6
84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Berliner Straßenbahn-Oldtimer



mosaik

BR 52 alt

Bei den noch in Betrieb befindlichen regelspurigen Dampflokomotiven handelt es sich im wesentlichen um Loks der Baureihe 50 und 52. Die meisten dieser Maschinen wurden in den 60er Jahren einer grundlegenden Rekonstruktion unterzogen. Einige Lokomotiven blieben weitgehend in ihrem ursprünglichen Zustand erhalten. So gehören noch heute über 20 Loks der Baureihe 52 alt zum Bestand der Deutschen Reichsbahn. Einige dieser Fahrzeuge erhielten vor wenigen Monaten sogar noch eine Hauptuntersuchung im Raw Meiningen, so daß ihr weiterer Einsatz möglich ist.

1 Die im Bw Wustermark stationierte 52 1662 vor einem Güterzug bei der Fahrt durch den Bahnhof Satzkorn. Die Aufnahme entstand im September 1982. Damals wurden hier die ersten Fahrleitungsmasten aufgestellt. Heute gehört der elektrische Zugbetrieb auf dem westlichen Berliner Außenring bereits zum täglichen Bild.
Foto: I. Migura, Berlin

2 Zum Bw Kamenz gehörende 52 6721 am 18. April 1983 im Bahnhof Straßgräbchen-Bernsdorf vor dem Personenzug 4865.
Foto: E. Ebert, Halle

3 Ab und zu noch vor Nahgüterzügen ist die 52 1538 des Bw Altenburg zu sehen. Am 23. September 1983 rangierte sie im Bahnhof Beiern-Langenleuba.
Foto: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt

4 Lok 52 6404 vor dem Ringschuppen des Bw Altenburg.
Foto: D. Winkler, Altenburg

1



2



3



4



eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Im Januar dieses Jahres bestand die Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte" des DMV der DDR 20 Jahre, worüber wir im Heft 1/84 auf der Seite 28 berichteten. In breiten Kreisen der Bevölkerung wurden besonders die Leistungen der Arbeitsgruppe Straßenbahn durch die Restauierung und den Einsatz historischer Straßenbahnwagen bekannt. „me" berichtet darüber genauer auf den Seiten 7 bis 11 dieser Ausgabe.
U.B.z. den historischen Triebwagen 2990. Von diesem Fahrzeugtyp rollten früher nahezu 800 Stück durch die Straßen Berlins.
Foto: R. Demps, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
(z. Z. mit der Leitung der Redaktion beauftragt)
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14;
PSF 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 16. 5. 1984
Geplante Auslieferung: 20. 6. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen ...

Mit der Dampfbahn unterwegs

Heute eine Dampflok fahren zu sehen, ist für viele Eisenbahnfreunde ein besonderes Erlebnis. Seit Beginn des Sommerfahrplans 1983 laden die Rbd und der DMV-Bezirksvorstand Erfurt regelmäßig zu Fahrten mit einer Dampflok und zweiachsigen Reisezugwagen älterer Bauart ein. Fahrkarten gibt es dafür eigentlich recht problemlos: 3,– Mark sind per Zahlkarte an die verantwortliche DMV-AG zu schicken. Wenig später werden dem Interessenten Billett und ein Heft mit vielen Informationen über den Traditionsbetrieb zugeschickt. Wer sich kurzfristig für eine solche Fahrt entscheidet, erhält auf dem Bahnsteig 10 des Erfurter Hauptbahnhofs fast immer noch Karten. Erfurt bietet an Fahrtagen des Traditionszuges stets ein interessantes Bild der Gegensätze. Vor der Abfahrt geben sich mitunter Lokomotiven der Baureihe 110, 132, 254, 250, 242 und die Maschine des Traditionszuges ein Stelldichein.
Und so war es auch an einem Sonntag des vergangenen Jahres. Unser P 24700 verließ den Erfurter Hauptbahnhof, fuhr recht flott zum Bahnhof Erfurt Nord und benutzte dann die Gleise der KBS 642 zur Berliner Straße. Diese Strecke führt durch ein Neubaugebiet. Wir Mitfahrenden mußten schmunzeln, als der Lokomotivführer ununterbrochen das Läutewerk betätigte und somit in manchen Haushalten den Wecker ersetzte ...
Im Haltepunkt Berliner Straße war der erste Fotohalt. Nach einer Stunde Fahrt erreichten wir schließlich Erfurt West. In dem zweiten, auf dem sehr sauberen und gepflegten Bahnhofsgelände abgestellten Oldtimerzug wurden Souvenirs verkauft. Eine wahre Fundgrube für den Sammler. Nach dem Umsetzen konnten wir in Ruhe die Lokomotive betrachten und dem Lok- und Zugpersonal viele Fragen stellen, die bereitwilligt beantwortet wurden. In einer kleinen, mit zünftigen Eisenbahnrequisiten ausgestalteten Gaststätte konnten sich die Reisenden stärken.
In diesem Jahr findet der Traditionsbetrieb mit der Lok 89 6009 statt (siehe „me" 2/84, S. 11). Vielleicht fahren auch Sie einmal mit. Es lohnt sich bestimmt!

D. Pelz, Dessau

Leser schreiben ...

30 Jahre Pioniereisenbahn Karl-Marx-Stadt

Auf Wunsch vieler Kinder entstand 1954 im Rahmen des nationalen Aufbauwerks die Pioniereisenbahn im Karl-Marx-Städter Küchwald-Park.
Am Tag des Eisenbahners 1954 wurde hier der Fahrbetrieb aufgenommen. Vorher entstand ein 2,3 km langer, in zwei Blockabschnitte eingeteilter Rundkurs, so daß zwei Züge verkehren können. Anfangs gehörten eine als Dampflok verkleidete Diesellok und drei Wagen zu unserem Fahrzeugpark. Im Laufe der Jahre kamen noch zwei Loks und zwei Wagen hinzu. 14 Überwege muß die Pioniereisenbahn passieren; die Fahrzeit beträgt etwa 12 Minuten. Alle 53 Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft sind in vier Brigaden eingeteilt, der Betrieb wird von den Pioniereisenbahnern geleitet. In den Wintermonaten lernen sie alles Wissenswerte über die Pioniereisenbahn und legen Prüfungen u. a. als Fahrdienstleiter, Aufsicht, Fahrkartenverkäufer, Zugführer oder Brigadeleiter ab. Am 3. Juli 1984 finden um 10.00 Uhr anläßlich des 30jährigen Bestehens im Bahnhof Freundschaft unser Ehrenappell und anschließend die Jubiläumsfahrt statt. Dazu laden die Pioniereisenbahner alle Interessenten herzlich ein.

T. Link, Karl-Marx-Stadt

Aus dem Leben der Arbeitsgemeinschaft Barth

Im Kulturraum der Triebfahrzeug-Einsatzstelle Barth gründeten im Januar 1980 einige Modellbahnfreunde, selbst alles Eisenbahner, die Arbeitsgemeinschaft Barth. Jeder dieser Modelleisenbahner hatte bisher für sich gebastelt, und Freund Jonas baute seine Anlage hin und wieder zum Weihnachtsfest im Kulturraum auf.
Günter Bansemer wurde zum Vorsitzenden der AG 5/24 gewählt und verfügte schon damals über eine langjährige Erfahrung in der Verbandsarbeit. Seine Beharrlichkeit und das ausgezeichnete Organisationsvermögen kamen allen Barther Freunden sehr zu gute. Obwohl noch kein Arbeitsraum vorhanden war, stellte uns der Einsatzstellenleiter, Heinz Möller, den Kulturraum für unsere regelmäßig stattfindenden Beratungen zur Verfügung. So nahmen Mitglieder der AG 5/24 aktiv an Wettbewerben und Spezialistentreffen des Verbandes teil. Mit einem Stamm älterer Freunde und unseren jüngeren Freunden fanden Ausstellungen zu den „Barther Kulturtagen" statt, die vor allem bei den Urlaubern großes Interesse fanden. Von Jahr zu Jahr sammelte sich immer mehr Material an.
Seit dem vergangenen Jahr steht ein Kellerraum zur Verfügung, in dem auch Ausstellungen gezeigt werden können. Exkursionen nach Lauscha, Leipzig, Zinnwald, Dresden, Stiege und Wernigerode haben zur Festigung unseres Kollektivs beigetragen.

G. Jonas, Barth

Über die von den Mitgliedern dieser Arbeitsgemeinschaft gebaute H0-Anlage „Baßnitz" berichten wir in der nächsten Ausgabe.

Traditionsstraßenbahnfahrten im Kirnitzschtal

Auch in diesem Jahr finden wieder öffentliche Sonderfahrten mit historischen Straßenbahnwagen der Kirnitzschtalbahn statt. Die Fahrten sind am 24. u. 30. Juni, 1., 21. u. 22. Juli, 11. u. 12. August, 1., 2. u. 15. September sowie 7. u. 21. Oktober vorgesehen.
Die Wagen verkehren in der Zeit zwischen 10.30 Uhr und 18.00 Uhr auf der Strecke Bad Schandau – Lichtenhainer Wasserfall. Die genauen Fahrzeiten sind den Haltestellenaushängen zu entnehmen.
Interessenten, die eine 16seitige, bebilderte Dokumentation, die zum 85jährigen Bestehen der Kirnitzschtalbahn 1983 verfaßt wurde, erwerben möchten, können gegen Überweisung von 1,50 Mark pro Heft und Porto noch Exemplare von Freund Uwe Thiele, 8320 Bad Schandau, Alfred-Grafe-Weg, erhalten.

R. Schindler, Dresden

Leser antworten ...

Es ist die 498.015

Alfred Pretzel aus Magdeburg bemerkte, daß die im Heft 2/84 auf der Seite 36 abgebildete Schlepptenderlok nicht zur Baureihe 486.1 gehört, sondern eine 498er ist.
Das stimmt! Dabei handelt es sich um das Modell der ČSD-Lok 498.015, die der Modellbahnfreund Jaroslav Pietrik (ČSSR) baute.

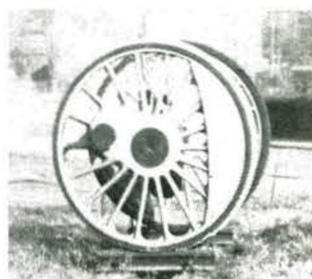
D. Seleky, Bratislava

Leser fragen ...

Ein kurzer Hinweis genügt

Unlängst sah ich in der Nähe des Bw Saalfeld (Saale) einen Dampflokradsatz, der offensichtlich von einer Lok der BR 22 (39) stammt. Wer kann dazu Einzelheiten mitteilen?

Text und Foto: T. Klinger, Zerbst

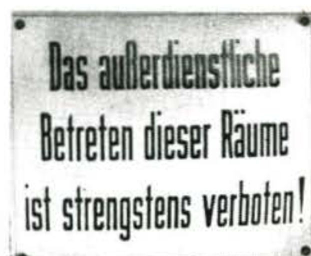


Wer hat Interesse?

Seit längerer Zeit beschäftige ich mich mit Modelleisenbahnen großer Nenngrößen und habe folgende Frage:
Wer hat Interesse an der Errichtung einer Garteneisenbahn und würde mich bei dem Vorhaben, diese Garteneisenbahn auf meinem Grundstück aufzubauen, unterstützen? Gleismaterial ist bereits vorhanden. Ich möchte diese Bahn im Maßstab 1:20 bauen, bin kein Mitglied des DMV, würde es aber sehr gerne werden.

Jürgen Wieduwilt,
7101 Wachau,
An der Hohle 47

Dienst ist Dienst und ...



Aufgenommen am Eingang zu den Diensträumen des Bahnhofs Annaburg.
Foto: W. Rettig, Görlitz

Thomas Zach (DMV) und
Werner Schulz (DMV),
Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Guben und seine Bahnverbindungen

Der preußische Staat mit seinen wirtschaftlich recht unterschiedlich entwikkelten Provinzen erkannte schon Mitte des vorigen Jahrhunderts u.a. die militärische Bedeutung des Eisenbahnwesens und forcierte deren Ausbau. Eine große Bedeutung hatte dabei das frühere Schlesien, wo eine für damalige Verhältnisse hochentwickelte Industrie, hervorgerufen durch umfangreiche Steinkohlenvorkommen, vorhanden war.

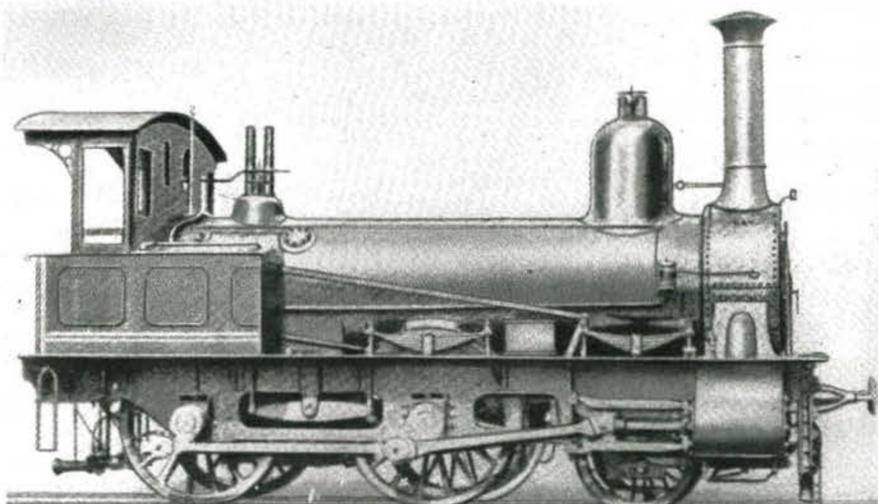
Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (NME)

Am 28. März 1840 erhielt die Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder). Erste Gedanken darüber enthielt schon eine vom Geheimen Oberbaurat Crelle verfaßte und am 24. Dezember 1836 herausgegebene Denkschrift.
Nachdem am 15. Mai 1841 das Statut der Gesellschaft und das darin auf 2,2 Millionen Taler festgelegte Aktienkapital vom König bestätigt worden waren, erfolgte bereits am 1. Juni 1841 der erste Spatenstich für den Bahnbau. Am 23. Oktober 1842 konnte der Personenverkehr aufgenommen und acht Tage später der Güterverkehr eröffnet werden. Zwischen 1837 und 1843 gab es zahlreiche Bemühungen, eine Strecke von Berlin nach Breslau (Wrocław) herzustellen. Jedoch war das dafür erforderliche Kapital von den Interessenten nicht aufzubringen. Noch im Jahre 1843 erhielt aber die NME die Konzession zum Bau einer Strecke von Frankfurt (Oder) nach Breslau, einschließlich einer Anschlußbahn nach Görlitz bis an die sächsische Landesgrenze.

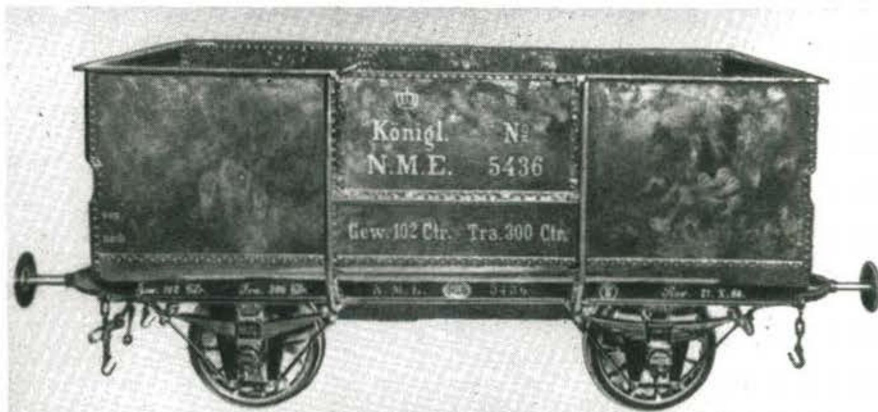
Mit dem Ziel, die Gesamtrelation Berlin – Breslau selbst zu betreiben, gelang es der NME am 12. Dezember 1844, die Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) für 4 175 000 Taler zu kaufen.

Doch bereits sieben Jahre vorher, am 16. Juli 1837, schlug der damalige Gubener Bürgermeister Bothmer dem preußischen Finanzminister vor, die geplante Strecke von Berlin nach Breslau doch über Guben, Sommerfeld (Lubsko) und Sorau (Żary) zu führen. Da aber an ein solches Vorhaben nicht zu denken war, ließ das Interesse der Gubener Stadtväter am Bahnbau nach. Im Frühjahr 1841 legten die Oderstädte das Projekt einer Linie Frankfurt (Oder) – Crossen (Krosno Odrzańskie) – Breslau vor. Zwei Jahre später entschied man sich für die günstigere Streckenführung über Guben.

1



2



1 1Bn2-Personenzuglokomotive der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Borsig 1864

2 Eiserner Kohlenwagen der Niederschlesisch-Märkischen-Eisenbahn

Noch 1843 begannen die Vermessungs- und im Mai 1844 die Bauarbeiten für die Strecke Frankfurt (Oder) – Guben – Breslau. Am 11. August 1845 wurde der Grundstein für das Empfangsgebäude in Guben gelegt. Am 31. August 1845 begann die Montage der Eisenbahnbrücke über die Neiße. Übrigens handelte es sich hierbei um die erste schmiedeeiserne Eisenbahnbrücke im damaligen Deutschland!
Zwischen Guben und Sorau verkehrte am 17. Juli 1846 der erste Probezug. Nachdem am 23. August 1846 die gesamte zweigleisige Strecke fertiggestellt worden war, erfolgte einige Tage später die Abnahme durch die Direktion und den Verwaltungsrat.
Am 1. September 1846 erfolgte die offizielle Eröffnung des letzten Abschnittes Frankfurt (Oder) – Bunzlau (Bolesławiec). Die Zweigbahn Kohlfurt (Wegliniec) – Görlitz wurde am 15. Oktober 1846 eröffnet.
Nach dem Statut der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft hatte sich der Staat beim Bau mit $^{1}/_{7}$ des Aktienkapitals unter der Bedingung beteiligt, daß er Verwaltung und Betrieb übernehmen werde, wenn durch ihn innerhalb von drei aufeinanderfolgenden Jahren mehr als ein Prozent des Anlagenkapitals an Zuschüssen geleistet werden müsse. Das war bereits 1848 der Fall, so daß ab 2. Januar 1850 die

„Königliche Verwaltung" eingeführt wurde und mit Beginn des Jahres 1852 die Bahn als „Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn" in Staatseigentum überging.

Bemerkenswert sind die anfänglich an dieser Bahn eingesetzten „Optischen Telegraphen" nach dem Trentlerschen System. Es handelte sich dabei um Masten mit zwei verstellbaren Flügeln, deren jalousieartig aufgesetzte Spiegel nachts durch verschiedenfarbig leuchtende Laternen angestrahlt werden konnten. Damit wurden Signale zum Langsamfahren, Halten oder Abfahren gegeben. Hochziehbare Körbe dienten als Zeichen, daß die Strecke frei ist. Die ersten Telegraphenleitungen entstanden 1847. 1848 waren eine und 1863 drei Leitungen zur Nachrichtenübermittlung und zur Bedienung der „Läuteapparate" vorhanden. Die zuerst verwendeten Sprechapparate nach dem „Kramer'schen System" wurden 1861 bis 1864 durch Morse-Drucktelegraphen ersetzt. Die Auslösung der Läute- und Glockenapparate an den Wärterbuden erfolgte mit Hilfe von Läuteinduktoren. Jeder auf der Strecke befindliche Zug führte einen tragbaren Morseapparat mit, der bei einem Halt an Wärterbuden die telegraphische Verbindung mit den nächsten Stationen ermöglichte. Im Jahre 1864 waren 538 Bahnwärter- und Weichenstellerhäuschen, 407 Glockenhäuschen, 52 Läutewerke auf Bahnhöfen, 325 Wegübergänge mit Drehbarrieren, 42 Wegübergänge mit Zugbarrieren sowie 10 Lastkräne vorhanden.

Bis zum ersten Weltkrieg entsprach die Entwicklung der inzwischen von der Königlich-Preußischen Eisenbahnverwaltung (KPEV) betriebenen Bahn der anderer Hauptstrecken Preußens.

In den Jahren 1921 bis 1931 erfolgte der Bau des Kraftwerkes Finkenherd bei Frankfurt (Oder). Dadurch stieg der Personen- und Güterverkehr stark an. Am 11. April 1923 begann der Umbau des Bahnhofs Neuzelle. Der Bahnhof Groß Breesen, heute Guben Nord, wurde am 1. Oktober 1911 eröffnet. In Fürstenberg, dem heutigen Eisenhüttenstadt, bestand der Anschluß zur Braunkohlengrube „Präsident".

Seit 1945 befindet sich ein Großteil der ehemaligen NME auf polnischem Territorium und gehört somit der PKP. Die Strecke führt heute von Wrocław (Breslau) über Żary (Sorau) und Lubsko (Sommerfeld) zur Staatsgrenze (Endbahnhof Gubinek). Zwischen Lubsko und Gubinek ist das Verkehrsaufkommen z. Z. sehr gering.

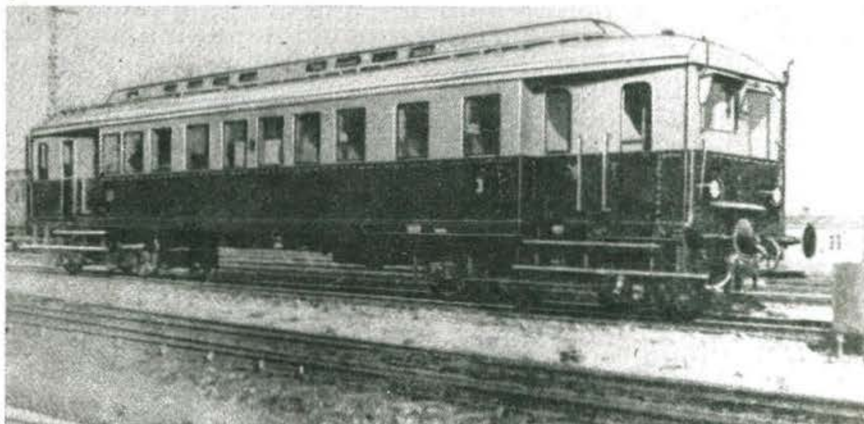
Der rund zwei Kilometer lange eingleisige Abschnitt vom Bahnhof Wilhelm-Pieck-Stadt Guben zur Staatsgrenze dient als Abstellgleis für Bau- und Leerzüge.

Auf dem Territorium der DDR hat die ehemalige NME nach wie vor ihre Bedeutung als zweigleisige Hauptbahn behalten. Sie ist eine wichtige Verkehrsader durch den Osten unserer Republik. Besonders wichtig wurde diese Strecke nach dem Bau des Eisenhüttenkombinats Ost und dessen Werkbahnhof Ziltendorf sowie dem Aufbau des Grenzbahnhofs Frankfurt (Oder) als wichtiger Knotenpunkt im grenzüberschreitenden Verkehr.

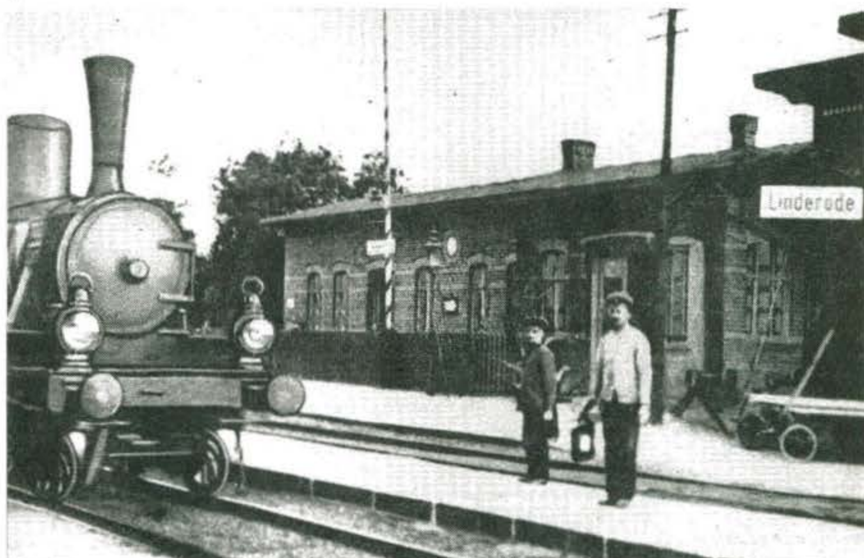
Die Märkisch-Posener Eisenbahn (MPE)

Als Verbindung von Mitteldeutschland nach Osten wurde der künftigen MPE als zweigleisige Hauptbahn zwischen Guben, Crossen und der damaligen Grenzstadt Bentschen (Zbaszyn) eine große Bedeutung beigemessen. Nachdem 1866 die Konzession zum Bahnbau erteilt worden war, wurde 1867 mit dem Aufschütten der Dämme begonnen. Zwischenzeitlich fand am 19. September 1869 im Saal des Schützenhauses in Guben die erste Generalversammlung der Aktionäre der MPE statt. Hauptverhandlungspunkt war der Zusammenschluß dieser Bahn mit der Berlin-Görlitzer Eisenbahn (BGE) und der Halle-Sorau-Gubener Bahn (HSG), dem die anwesenden Aktionäre zustimmten.

3



4



3 Triebwagen auf der Strecke Guben – Forst, März 1933
Leider sind genauere Angaben über dieses Fahrzeug nicht bekannt.

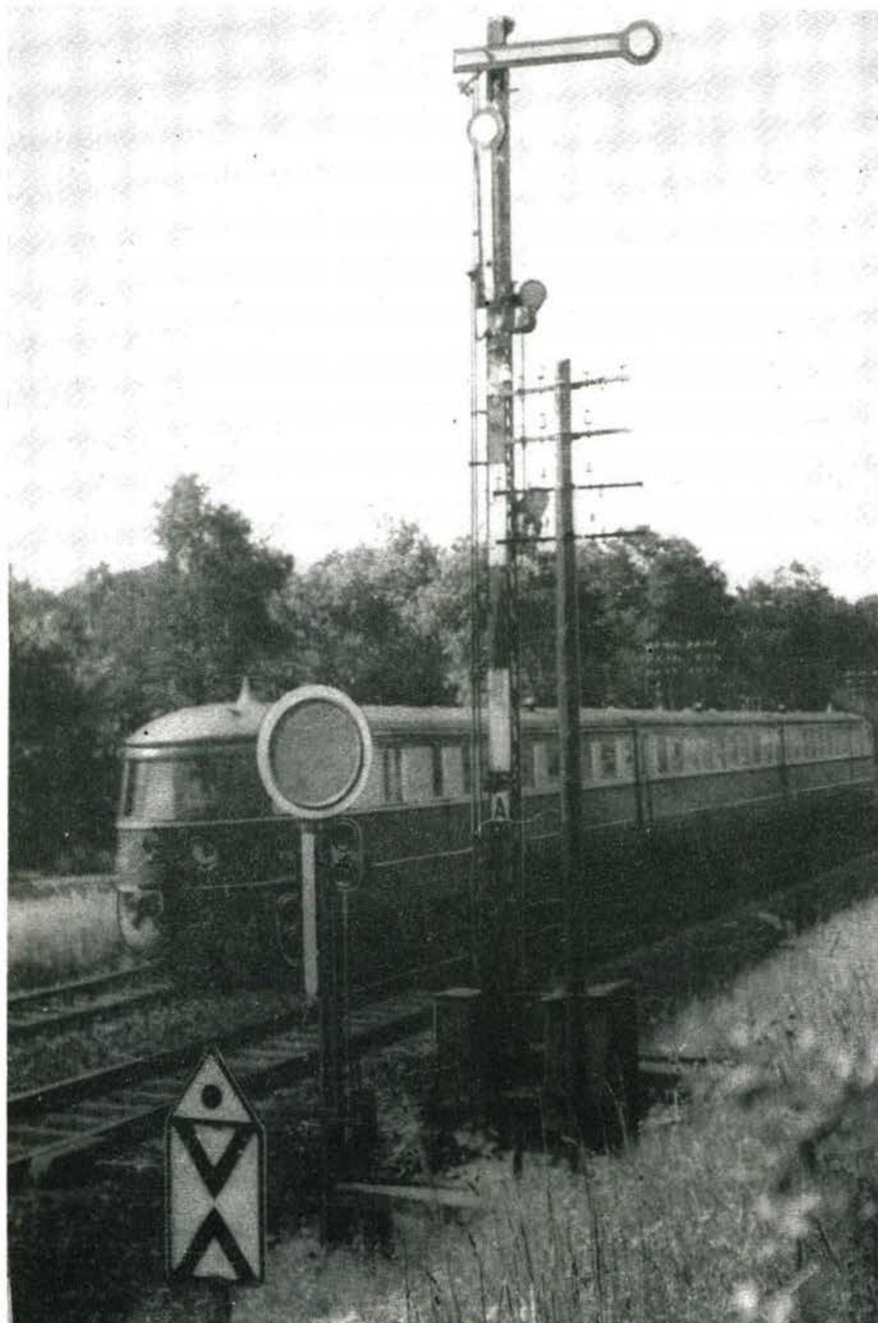
4 Bahnhof Linderode um 1918 (Streckenabschnitt Forst-Sorau)

5 Der Fliegende Schlesier um 1939 kurz vor dem Bahnhof Coschen

Am 25. Juni 1870 erfolgten die Eröffnungsfeierlichkeiten der MPE, und am folgenden Tage wurde der Betrieb aufgenommen.

Die Stadt Guben beteiligte sich mit Aktien in Höhe von 100 000 Talern an der MPE. In Guben war auch der Sitz der Bahnverwaltung. Am Stadtrand von Gu-

5



ben existierte ein Anschlußgleis zur ehemaligen Moltkekaserne, das jetzt den Grundstock für den Bahnhof Gubin (VR Polen) bildet. Am 1. Mai 1883 ging die MPE an die KPEV über.
Nach dem ersten Weltkrieg wurde die Strecke ab Guben nur noch als Nebenbahn betrieben, da die frühere MPE von nun an über 300 km durch polnisches Gebiet führte und kein Durchgangsverkehr mehr bestand.
Daraufhin wurde das Projekt einer Direktverbindung von Guben nach Kreuz (Krzyż) erarbeitet, wonach Polen nur auf einer Länge von rund 100 km durchquert werden sollte. Dieses Projekt wurde aber nie verwirklicht.
Heute dient diese Strecke dem Warenaustausch zwischen der DDR und der VR Polen und bildet damit eine wichtige Entlastung des Grenzbahnhofs Frankfurt (Oder). Die Güterzüge rollen bereits seit 1946.
Der im Mai 1972 eingeführte Personenverkehr nach Zielona Góra und Poznań wurde Ende 1980 aufgrund einer Vereinbarung zwischen der DDR und der Volksrepublik Polen vorübergehend eingestellt.

Die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn (HSG)

Das durch die sich schnell entwickelte Industrie reich gewordene Gubener Bürgertum war Ende der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts sehr an einer direkten Eisenbahnverbindung in den mitteldeutschen Raum interessiert. So kam es zur Projektierung der unter Leitung von Strousberg gebauten HSG. Der 1868 regierungsseitig genehmigte Bahnbau erfolgte, wie bei der NME und MPE, auf der Grundlage des Eisenbahngesetzes von 1838.
Am 1. September 1871 wurden die Streckenteile Guben–Cottbus und Eilenburg–Halle eröffnet. Ihr folgten die Abschnitte Cottbus–Falkenberg (Elster) am 1. Dezember 1871 und Falkenberg (Elster)–Eilenburg am 20. April 1872.
Nach Beendigung des zweiten Weltkrieges wurde die Strecke als Reparationsleistung abgebaut und später wieder eingleisig aufgebaut. Wichtigster Zwischenbahnhof auf dem Abschnitt nach Cottbus ist heute Peitz Ost, dessen Bedeutung durch den Ausbau des Großkraftwerkes Jänschwalde ständig wächst. Hier befindet sich ein Knotenpunkt der Werkbahnen der Tagebaue Jänschwalde, Cottbus Nord und des Großkraftwerks Jänschwalde.
1975 erfolgte die Verlegung des zweiten Gleises. Gleichzeitig entstanden moderne Gleisbildstellwerke.

Nebenbahn Guben – Forst

Die jüngste in Guben endende Strecke ist die am 1. Juni 1904 eröffnete Verbindung nach Forst. Über diese Nebenbahn wurde bereits im „me" 7/81 ausführlich berichtet.

Die Bahnanlagen

Das erste, 1845 erbaute, aber inzwischen erheblich veränderte Bahnhofsgebäude steht noch heute und dient verschiedenen Dienststellen als Unterkunft.
Durch den Bau der genannten Strecke wurde Guben zu einem stark frequentierten Eisenbahnknotenpunkt. Daher entstand mit dem Bau der HSG im Jahre 1871 ein neues mit Klinkern verziertes Empfangsgebäude.
Bedingt durch die umfangreichen Gleisanlagen befindet es sich in einer Insellage, ist aber über eine öffentliche Zufahrtstraße erreichbar. Die Bahnsteige sind an der Westseite angeordnet. Nur in Ausnahmefällen wird noch der Hausbahnsteig auf der Ostseite genutzt.
Die früher hier befindlichen Stellwerke GSO und GSW (Guben Süd Ost und Guben Süd West) wurden durch die neuerbauten Stellwerke B 1 und W 2 ersetzt.
Vom Bahnhofsvorplatz zum Zentrum des alten Guben fuhr von 1904 bis 1938 eine Straßenbahn, die durch den Stadtbusverkehr ersetzt wurde.

Die im Süden zusammenlaufenden Gleisanlagen werden von einer Straßenbrücke überquert, vor der sich das in Turmbauweise errichtete Stellwerk W 2 befindet.
Der sich nach Nordwesten hinziehende umfangreiche Rangierbahnhof wurde auf dem Gelände des ehemaligen Gubener Viehmarktes errichtet. Hier befindet sich auch der Standort des Stellwerkes B 1. Außerdem werden vom Bahnhof Wilhelm-Pieck-Stadt Guben noch zahlreiche Anschlußgleise bedient. Die wichtigste Anschlußbahn führt vom Bahnhof Wilhelm-Pieck-Stadt Süd in das Chemiefaserwerk. Der Bahnhof Guben gehörte bis zum Jahre 1897 zur KED Berlin, kam im selben Jahr zur KED Posen und unterstand anschließend der damaligen RBD Osten mit dem Sitz in Frankfurt (Oder). Seit Gründung unserer Republik gehört der Dienstort Guben zur Rbd Cottbus.

6



6 Überführung der Strecke Guben – Cottbus (Forst) über die frühere Strecke Guben – Breslau im Sommer 1979 mit der Lok 03 0075

Fotos: 1, 2 und 4 Sammlung T. Zach, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
3 Sammlung W. Schulz, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben; 5 G. Zach, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
6 T. Zach, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Die Lokeinsatzstelle

Das alte Bw Guben existierte im Bereich des Bahnhofs. 1954 entstand etwa drei Kilometer außerhalb des Bahnhofgeländes bei Groß Breesen, jetzt Wilhelm-Pieck-Stadt Guben Nord, ein neues Bahnbetriebswerk. 1969 wurde es aufgelöst und als Lokeinsatzstelle dem Bw Cottbus unterstellt. Anfang der 70er Jahre gänzlich stillgelegt, diente sie als Reparaturwerkstatt für schwere landwirtschaftliche Geräte. Mitte der 70er Jahre wurde diese Anlage wieder als Lokeinsatzstelle eingerichtet.

Lokomotivdienst

Zur Gründungszeit fuhren auf der NME Long-boiler und Crampton-Maschinen. 1864 lieferte Borsig 1Bn2-Loks und ein Jahr später Lokomotiven mit Außenrahmen und Innenzylindern.
Auf der HSG wurde der Verkehr von 1A1-Maschinen bestritten. Um die Jahrhundertwende beherrschten preußische Maschinen der Gattung S 3 das Bild dieser Strecke. Über den Lokeinsatz der MPE sind leider keine Angaben bekannt. Es dürfte sich jedoch auch um ähnliche Maschinen gehandelt haben.
Auf der Nebenbahn Guben – Forst verkehrten Loks der BR 92 und 74. Ab März 1933 fuhr auch hier ein Triebwagen unbekannter Bauart.
Der Lokbahnhof Guben, das spätere Bw, entstand in seiner ersten Form wahrscheinlich mit Eröffnung der MPE. Hier waren später Lokomotiven der BR 38, 74, 91 und 92.5 beheimatet. In den Jahren des zweiten Weltkrieges kam die BR 52 hinzu. Sogar die 93 283, 93 230 und eine französische Personenzuglok waren in Guben stationiert. Auf der Durchfahrt wurden oft die BR 01, 03 und 17 beobachtet. Um die Jahrhundertwende fuhren um Guben hauptsächlich S 3 und S 4 (BR 13^0 und 13^5).
1938 befuhr die Strecke nach Breslau über Guben auch der „Fliegende Schlesier", auch „Fliegender Breslauer" genannt. Dabei handelte es sich um die BR 183.2, Bauart Leipzig. Dieser SVT befuhr die Strecke Berlin – Beuthen (Bytom).

In den 50er Jahren gehörten zum Bw-Bestand Lokomotiven der BR 55 (G 8 und G 8^1), P 8 (38^{10-40}), 56 (G 8^1 mit Laufachse), 92.5 (T 13) 03^{02}, 23^{10} (35) und 52.
In der heutigen Triebfahrzeugeinsatzstelle sind die Baureihen 102, 106, 110, 120 und die BR 52 vorhanden. Sehr häufig fahren mit schweren Güterzügen auch die polnischen Dieselloks der Baureihen ST 42, ST 43 und Dampfloks der BR 01-49 bis in den Bahnhof Wilhelm-Pieck-Stadt Guben. Bis Mitte der 70er Jahre verkehrte auf der Strecke nach Forst auch ein LVT der Baureihe 171. Seit dem Sommerfahrplan 1982 ist eine dreiteilige Einheit zwischen Wilhelm-Pieck-Stadt Guben und Eisenhüttenstadt im planmäßigen Einsatz.

Das Oberbauwerk

Mit dem Zusammenschluß der MPE, BGE und HSG wurde auch der Bau einer neuen Lokwerkstatt notwendig. Dem Einfluß des Gubener Bürgermeister Kühnast war es zu verdanken, daß die Lokwerkstatt in Guben und nicht – wie ursprünglich vorgesehen – in Cottbus entstand. Diese als „Königliche Haupt-Werkstatt" bezeichnete Einrichtung wurde von 1870 bis 1872 gebaut und später von der KED Berlin verwaltet. Durch ein im Jahre 1924 ausgebrochenes Großfeuer wurde die ehemalige Hauptwerkstatt so stark beschädigt, daß sie nicht mehr aufgebaut werden konnte, und es entstand daraus ein Oberbaustofflager.
Bis 1965 war das Oberbaustofflager für einen kleineren Einzugsbereich zuständig. Danach wurde die Dienststelle zum Oberbauwerk (Obw) ausgebaut.
Das Gubener Obw ist übrigens das kleinste in der DDR.

Quellenangaben
(1) Manfred Berger: Historische Bahnhofsbauten; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980.
(2) Karl Gander: Geschichte der Stadt Guben, Guben 1932.
(3) Autorenkollektiv: Buch der Stadt Guben, Berlin-Friedenau 1928.
(4) Autorenkollektiv: Dampflokarchiv; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982.
(5) Gerling: Auf Schienen, auf dem Wasser, in der Luft; Die Verkehrspolitik der Stadt, Gubener Zeitung, (1935), Heft 126
(6) Gunia: Dampfmaschinen auf Rädern; Lausitzer Rundschau (22. August 1981)
(7) K. Hübner: 60 Jahre Eisenbahn Guben – Forst; Gubener Heimatkalender, (1964)
(8) D. Koschmann: Besuch im Dienstort der Freundschaft; „Fahrt frei" [Berlin], 32 (1980), Heft 10
(9) R. Ringmann: Als der erste Zug fuhr; Gubener Heimatkalender, (1966)
(10) A. Schuchardt: Eisenbahner am Strom der Freundschaft, „Fahrt frei" [Berlin], 33 (1981), Heft 6
(11) G. Sebastian: 100 Jahre Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn; Gubener Heimatkalender (1971)
(12) Th. Zach: Oberbauwerk im Wandel der Zeiten, Lausitzer Rundschau (11. Juli 1981)
(13) Th. Zach: Mit ihren 110 Jahren hat sie schon viel erlebt, Lausitzer Rundschau (12. Oktober 1981)
(14) Th. Zach: Die erste Eisenbahn; Lausitzer Rundschau (16. Jan. 1982)
(15) –: 100 Jahre Eisenbahn in Guben; Gubener Zeitung (August 1946)

Dipl.-Ing. Reinhard Demps (DMV), Berlin

Historische Straßenbahnwagen in Berlin

Seit 1969, als erstmals ein Triebwagen der ehemaligen Städtischen Straßenbahn Cöpenick den Festumzug zur Eröffnung der Festwoche „Köpenicker Sommer" anführte, besteht auch in Berlin eine Sammlung betriebsfähiger historischer Straßenbahnwagen.
Initiator war die Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Kleinbahnfreunde", die heute den Ehrennamen „Verkehrsgeschichte" trägt. Innerhalb dieser AG haben sich Freunde der Straßenbahn zusammengefunden und mit zunehmenden Aufgaben eine eigenständige Arbeitsgruppe Straßenbahn innerhalb der AG gebildet. Die Mitglieder der Gruppe stellten sich die Aufgabe, die Geschichte der Straßenbahnen im Berliner Raum mit Hilfe von Sachzeugen zu dokumentieren. Bei den Straßenbahnen in Schöneiche, Strausberg und Woltersdorf beschränkt sich das auf die denkmalpflegerische Betreuung der dortigen historischen Straßenbahntrieb- und -beiwagen. Dagegen überwiegt die handwerklich-praktische Tätigkeit bei der ehrenamtlichen Denkmalpflege an den historischen Berliner Straßenbahnwagen. Seit Inbetriebnahme des ersten historischen Triebwagens wurden rund 30 000 freiwillige Arbeitsstunden geleistet und fünf weitere Trieb- und zwei Beiwagen in Dienst gestellt. An der Restaurierung anderer Fahrzeuge wird intensiv gearbeitet (siehe Tabelle).

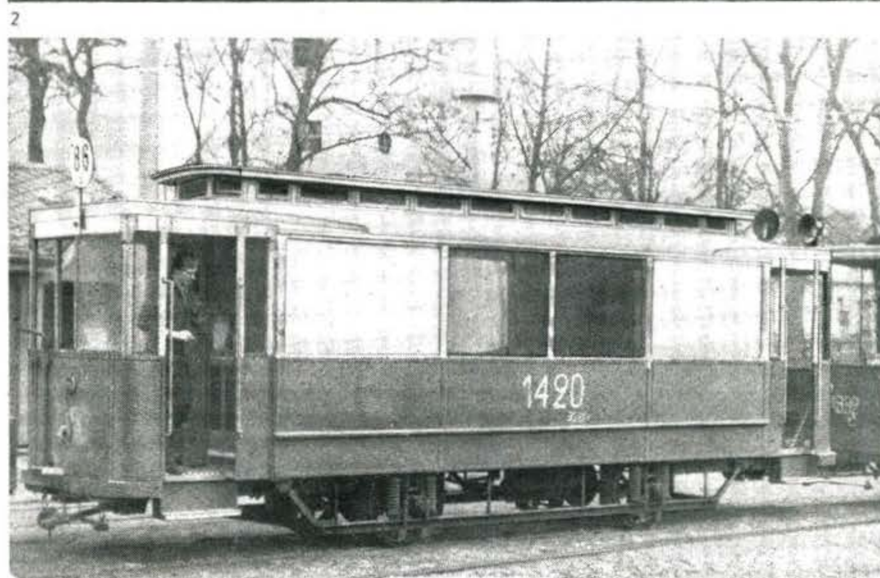
Ohne gute Zusammenarbeit kein Erfolg
Viele Erfolge des Kollektivs kamen durch die zielgerichtete Unterstützung der staatlichen Stellen und städtischen Einrichtungen und Betriebe zustande, wozu der VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB), das Märkische Museum und die Bezirksstelle Berlin der Staatlichen Bahnaufsicht sowie die Abteilung Kultur des Magistrats von Berlin, Hauptstadt der DDR, und der Inspektor für Denkmalpflege gehören. Andere Verkehrsbetriebe der DDR und Arbeitsgemeinschaften des DMV haben die Fertigstellung einzelner Wagen wesentlich vorangebracht, in dem sie Einzelteile aus ihren Beständen zur Verfügung stellten. Das erleichterte einerseits die Arbeit, weil bestimmte Teile nicht in mühevoller Kleinarbeit angefertigt werden brauchten. Andererseits wurde ein weitestgehend historisches Aussehen ermöglicht. Dazu gehörte u. a. die Bereitstellung von Vogelaugenahorn-Furnieren für den zehnfenstrigen Maximumtriebwagen 2990 der ehemaligen Großen Berliner Straßenbahn durch die AG 6/44 „Historische Straßenbahnfahrzeuge Leipzig".

Fahrzeugpark ist vielfältig
1967 trafen sich die Berliner Straßenbahnfreunde zum ersten Mal. Dabei wurde der Gedanke geboren, eine Sammlung von historischen Straßenbahnfahrzeugen aufzubauen. Berücksichtigt werden mußte, daß der Umfang einer solchen Sammlung von den vorhandenen Fahrzeugen und den Unterstellungsmöglichkeiten abhängig ist. Deshalb ist es heute von besonderem Wert, mit Hilfe einer repräsentativen Auswahl von Fahrzeugen auch die Geschichte der Straßenbahn in Berlin demonstrieren zu können. Bis auf einen

1



2



1 und 2 Noch in diesem Jahr sollen u. a. diese z. Z. noch im Umbau befindlichen Fahrzeuge – es handelt sich um einen Trieb- und Beiwagen – der ehemaligen Großen Berliner Straßenbahn in Betrieb genommen werden. „me" wird darüber noch berichten.

zweiachsigen Fahrzeugtyp ist es einschließlich der noch geplanten Restaurierungsarbeiten möglich, rund 100 Jahre Berliner Straßenbahngeschichte vorzustellen. Es sind Fahrzeuge der ehemals größten kapitalistischen Straßenbahngesellschaft in Berlin, der „Großen Berliner Straßenbahn", kleinerer Betriebe in den alten Berliner Stadtgrenzen, ein Wagen eines Unternehmens aus einem ehemaligen Berliner Vorort, der Städtischen Straßenbahn Cöpenick und eine Reihe von Fahrzeugen, die den einheitlichen Straßenbahnbetrieb seit 1920 dokumentieren, vorhanden. Jüngster Vertreter ist ein Beiwagen des Typs LOWA aus dem Jahre 1950. Zu den ältesten Exponaten könnte ein einspänniger Pferde-Eisenbahnwagen etwa aus dem Jahre 1880 zählen, für den ein Rahmen mit Radsätzen vorhanden ist und ein Wagenkasten aufgebaut werden müßte.

Zugeständnisse sind unumgänglich

Natürlich reizt es die Beteiligten, ein restauriertes und betriebsfähiges Fahrzeug auch einsetzen zu können. Daß geltende Sicherheitsbestimmungen einzuhalten sind, ist eine Selbstverständlichkeit. Von daher kommen auch die auffälligsten Zugeständnisse an die historische Detailtreue. Für einige Fahrzeuge ist der Betrieb mit einem Originalstangenstromabnehmer wegen der heute verwendeten nachgespannten Fahrleitung nicht möglich. Für zwei restaurierte Triebwagen, Wagen 10 der Städtischen Straßenbahn Cöpenick und Wagen 68 der Straßenbahnen der Stadt Berlin und für den im Aufbau befindlichen Triebwagen 14 der Flachbahn der Hochbahngesellschaft ist ein Fahren mit einem Originalschleifbügel möglich. Weitere Zugeständnisse mußten durch das Fehlen von Druckluftbremsen, Sitzgestellen in Originalausführung und

Historische Berliner Straßenbahnwagen (Spurweite 1435 mm)

Lfd. Nr	Wagentyp u. Nr.	Erster Eigentümer	Baujahr/ Zustand	Restaurierungszeitraum	Inbetriebnahme	Aufwand in Std.
1	Tw 10	Städtische Straßenbahn Cöpenick	1903	1969–1970	21. 6. 1969	5000
2	Tw 68	Straßenbahnen der Stadt Berlin	1910	1969–1973	6. 10. 1973	6000
3	Tw 5274	Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG)	1912/1952	1972–1973	17. 5. 1973	1200
4	Tw 3110	Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft	1899/1923	1973–1974	17. 10. 1974	900
5	Bw 958	Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft	1906/1927	1974–1976	21. 12. 1976	2500
6	Tw 5256	Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft	1912/1925	1974–1978	1. 10. 1978	5000
7	Bw 1707	Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG)	1950	1979	30. 9. 1979	1000
8	Tw 2990	Große Berliner Straßenbahn	1910	1977–1981	30. 8. 1981	1000
9	Bw 1420	Große Berliner Straßenbahn	1921	1981–1984	Sept. 1984	...
10	Tw 2082	Große Berliner Straßenbahn	1901	1979–1984	Sept. 1984	...
11	Tw 3493	Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG)	1927/1950	1983–1984	Sept. 1984	...

Und woher stammen die Oldtimer?

Nun liegt aber eine Frage auf der Hand: Wie ist es möglich, daß nach einer sehr langen Zeit noch Exemplare aus so weit zurückliegenden Baujahren vorhanden sind? Einige Wagen waren auf den Betriebshöfen als Arbeitsfahrzeuge für einen begrenzten Aufgabenbereich eingesetzt. Andere und jüngere fuhren nach mehreren Umbauten bis zum Ende der 60er Jahre im Personenverkehr. Ein geringer Teil konnte nach Umsetzungen in andere Betriebe wieder nach Berlin zurückgeholt werden. Auf zwei Laubengrundstücken stehen noch seltene Fahrzeuge, die geeignet erscheinen, wieder aufgebaut zu werden.

Fahrzeugkupplungen in Kauf genommen werden. Mitunter sind nur noch wenige Originalunterlagen über die Fahrzeuge vorhanden, so daß es auch Kompromisse in bezug auf die äußere Gestaltung gibt. So fehlen fast immer Originalzeichnungen, und von Einzelteilen existieren meist keine Fotografien mehr, die ausgewertet werden könnten. Bei den Restaurierungsarbeiten machte sich das Fehlen von alten Wagenbezeichnungen störend bemerkbar. Manchen Hinweis gab das Fahrzeug selbst, und wenn es nur die historisch richtige Fahrzeugnummer war. Verfärbungen der Farbe und im Holz und das Fehlen von Teilstücken im Holz zeigten den Standort nicht mehr vorhandener Einzelteile. Sicherstes Zeugnis war zumindest für das äußere Aussehen eine Fotografie. Von ihnen gab es nie genug, um weitere Details auszumachen. In einigen Fällen konnte auf veröffentlichte Zeichnungen in der Literatur zurückgegriffen werden. Auch ein Originalgußstück brachte die Arbeit ein Stück voran.

Beweisstücke gesellschaftlicher und technischer Entwicklung

Die Fülle und die Breite dieser Sammlung dokumentiert anschaulich die Entwicklung im Waggonbau und der Arbeits- und Lebensbedingungen der Verkehrsarbeiter und der beförderten Fahrgäste. Am auffälligsten ist das am Arbeitsplatz eines Straßenbahnfahrers (Kutschers bei der Pferde-Eisenbahn) zu sehen. So sind Vergleiche vom offenen Perron bei der Pferde-Eisenbahn und auch der elektrischen Straßenbahn, den halbgeschlossenen Plattformen, dem ersten Fahrersitz bis zu den modernen Kabinen der Tatra-Wagen möglich.

Der Einsatz dieser Wagen ist bei der Bevölkerung sehr gefragt. Das Alter der Fahrzeuge und die nicht mehr vorhandenen Einzelteile lassen nur einen begrenzten Fahrbetrieb zu. Hinzu kommt, daß die dafür zu nutzende Freizeit bei den Freunden begrenzt ist. Schwerpunkte der Einsätze bilden bisher die Traditionspflege bei den Berliner Verkehrsbetrieben und die Beteiligung an Stadtbezirksfesten, wie Köpenicker Sommer oder das Fest an der Panke.

Die Restaurierung von Fahrzeugen allein bliebe Selbstzweck, wenn über diese Denkmale der Berliner Verkehrsgeschichte nicht auch entsprechend publiziert werden würde. Das setzt jedoch voraus, daß die Geschichte der Straßenbahn in Berlin erforscht und daß alles gesammelt wird, was zur Darstellung eines historischen Straßenbahnverkehrs notwendig ist. Am besten eignet sich ein nach historischen Gesichtspunkten gestalteter Linienverkehr, breite Kreise der Öffentlichkeit mit der Nahverkehrsgeschichte bekannt zu machen. So ist vorgesehen, überwiegend zwischen Schmöckwitz und Grünau zu besonderen Anlässen eine solche Linie mit Sondertarif einzurichten. Vor allem die Tatsache, daß Schaffner Fahrgeld kassieren und den Abfahrauftrag erteilen, vermittelt Geschichtserlebnisse, fuhr doch in Berlin 1967 zuletzt ein Schaffner auf der Linie 72 E. Neben der Erinnerung an einen in Berlin nicht mehr existierenden Beruf werden gleichermaßen alte und neue Erkenntnisse gewonnen.

3



4



5



3 Mit diesem Maximum-Triebwagen-Typ versuchte die Stadt Berlin die übermächtige Große Berliner Straßenbahn zu bekämpfen, deren Verkehrspolitik nicht mehr den städtischen Interessen entsprach (siehe auch Titelfoto). Der Triebwagen 68 erinnert an diese durch starke Konkurrenz gekennzeichnete Zeit.

4 Im Zuge der technischen Vereinheitlichung in den 20er Jahren erhielten viele Trieb- und Beiwagen halbgeschlossene Plattformen. Der Beiwagen 958, Baujahr 1906, erhielt 1927 sein jetziges Aussehen.

5 In der näheren Umgebung bestehen drei reizvolle Straßenbahnbetriebe, die unabhängig von der Elektrischen in Berlin betrieben werden. Auch hier ist die Arbeitsgruppe tätig und betreut einige historische Straßenbahnwagen. Zu ihnen gehört der meterspurige Triebwagen 34 der Schöneichener Straßenbahn aus dem Jahre 1929.

Fotos: Verfasser

modell eisenbahner poster

Tw 5256
(Zustand um 1930)
Foto: R. Demps



Gespräch der Redaktion „modelleisenbahner" mit drei Berliner Straßenbahnerinnen

Oldtimer machen Freude

In der ehemaligen Wagenhalle Schmöckwitz der früheren Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn herrscht an jedem zweiten Sonnabend reges Treiben. Hier werden Straßenbahnwagen restauriert. Die Akteure sind Mitglieder der Arbeitsgruppe Straßenbahnen der Berliner Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte" des DMV der DDR.

Seit nunmehr 10 Jahren arbeiten sie in einem unter Denkmalschutz stehenden Gebäude. Es gehört zum früheren Verwaltungszentrum der ehemaligen Vorortgemeinde Schmöckwitz. Da wird gehämmert, gesägt, geschliffen, gebohrt. Ein Höchstmaß an speziellen handwerklichen Fähigkeiten ist gefragt. Hier müssen Wagenkästen instandgesetzt werden, die Tischler-, Dreher-, Maler-, Glaser- und Elektroarbeiten einschließen. Hinzu kommt die Aufarbeitung von Fahrschaltern, Drehgestellen und Motoren.

Unter diesen DMV-Mitgliedern – und das ist bemerkenswert – sind drei Frauen, die mitziehen, engagiert ihre Aufgaben erfüllen. Jede auf ihrem Platz. Da wäre zunächst Gertrud Schulz zu nennen. Vor genau 30 Jahren suchte sie Arbeit, meldete sich bei den damaligen Berliner Verkehrs-Betrieben (BVG), wurde als Schaffnerin eingestellt und fand später an diesem Beruf Interesse. „Wenn ich so zurückdenke, war der Anfang schwer. Damals fuhren doch die Triebwagen noch mit einem Rollenstromabnehmer. Als Triebwagenschaffner mußten wir an der Endhaltestelle die Stange umdrehen, und gleich am Anfang fiel mir der Fänger ab. Ich wollte nichts mehr vom Schaffnern wissen. Dann blieb ich doch, wurde 1960 Straßenbahnfahrer und fuhr vor allem die schweren vierachsigen Maximumwagen. Wir standen damals meist mehr als acht Stunden an der Kurbel. Im Winter den Kopf in Tücher gehüllt, die Füße in Filzstiefeln."

Tochter Christa Wendlandt lächelt. Sie war von Mutters Beruf schon immer begeistert. Doch erst nach Beendigung der Ausbildung als Verkäuferin fing sie ebenfalls bei der „Elektrischen" an. Das war 1962. Noch heute führt sie vornehmlich Gotha-Großraumzüge durch den Südosten unserer Hauptstadt.

Wodurch beide nun Feuer für diese Freizeitbeschäftigung in Schmöckwitz gefangen haben, interessierte mich. „Ein Kollege machte uns darauf aufmerksam, daß hier an der Endstelle der Linie 86 von Straßenbahnfans alte Funkenkutschen wieder aufgemöbelt werden. Da habe ich zu meiner Tochter gesagt, wir gucken uns das mal an. Und dann hat uns alles so begeistert, daß wir uns diesem Hobby verschrieben haben." Die dritte ist Lieselotte Mertins, keine gelernte Straßenbahnfahrerin, von Beruf Verwaltungsangestellte, Hauptsachbearbeiterin. Bereits als Kind interessierte sie sich für die „Elektrische". Ein Plakat in der Schönhauser Allee mit dem Hinweis auf einen Vortrag über alte Straßenbahnen weckte ihr Interesse. Sie und ihr Sohn waren davon so begeistert, daß sie wenig später Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte" waren.

Welche Aufgaben haben diese drei Straßenbahnerinnen übernommen?

Lieselotte Mertins arbeitet in mühevoller Kleinarbeit Widerstände auf. Dabei betont sie ständig, daß sie sich schon immer für technische Basteleien interessiert hat. Gertrud Schulz – beide sind inzwischen Rentnerinnen – sorgt für das leibliche Wohl aller Arbeitsgruppenmitglieder. Tochter Christa verwaltet das Archiv, übernimmt die Fahrscheinabrechnung für die Sonderfahrten, schmückt, fährt und reinigt die Straßenbahnoldtimer, hilft meist ihrer Mutter dann noch in der Küche.

Wann und wie beginnt denn nun ein solcher Sonnabend, wollte ich wissen. „Bereits um 6.15 Uhr steht ein historischer Wagen am S-Bahnhof Grünau. Es ist unser eigener Berufsverkehr nach Schmöckwitz, den die meisten Freunde nutzen. Joachim Kubig teilt dann als Leiter der Werkstatt die Arbeit ein, meine Tochter und ich bereiten das Frühstück vor", erklärt mir Gertrud Schulz. In der Küche ist immer zu tun, denn dann geht das Essenkochen los. Nachmittags gibt es eine kurze Kaffeepause und gegen 19.00 Uhr Abendessen. Um 21.00 Uhr ist dann Feierabend.

Allein 1983 waren es 8000 Stunden. Sie fühlen sich wohl unter den 20 Männern, unsere drei Frauen. Sie wissen, daß die Straßenbahn in der DDR, umweltfreundlich und energieoptimal, zunehmend an Bedeutung gewinnt. Es ist deshalb nicht von ungefähr, daß unser Staat dieser Art von Traditionspflege großzügige materielle und finanzielle Unterstützung gewährt. Mitarbeiter des Märkischen Museums geben den Schmöckwitzer Nahverkehrsfreunden kulturhistorische Anleitung. Die BVB kümmern sich um die technischen Voraussetzungen für den Wiederaufbau der zum großen Teil recht betagten Fahrzeuge und um einen sicheren Fahrbetrieb. Die Bezirksstelle Berlin der Staatlichen Bahnaufsicht erteilt die Erlaubnis zur Inbetriebnahme. Anläßlich des 35. Jahrestages unserer Republik werden am 23. September 1984 drei weitere historische Fahrzeuge in Betrieb genommen. Seit einigen Wochen rollen, wie in den Jahren zuvor, die Oldtimer zur Freude der Berliner und ihrer Gäste durch die Straßen. Dabei sind wieder Mutter und Tochter, Lieselotte Mertins und auch ihr Sohn Manfred, der sein Herz für die BVB entdeckte, in diesem Kombinat lernte und hier als Technologe arbeitet.

Wolf-Dietger Machel



Bei schönem Wetter werden alle 14 Tage sonnabends meist einige Straßenbahnoldtimer vor die Schmöckwitzer Wagenhalle gestellt. Dann gibt es viele neugierige Blicke zahlreicher Straßenpassanten, wie auch am 27. April 1984, als Lieselotte Mertins, Gertrud Schulz und Christa Wendlandt (v. l. n. r.) vor dem Maximumtriebwagen 2990 standen.
Foto: R. Demps, Berlin

Gerhard Arndt (DMV), Dresden

Auf den Schienenwegen Afrikas

Die tunesischen Eisenbahnen (1. Teil)

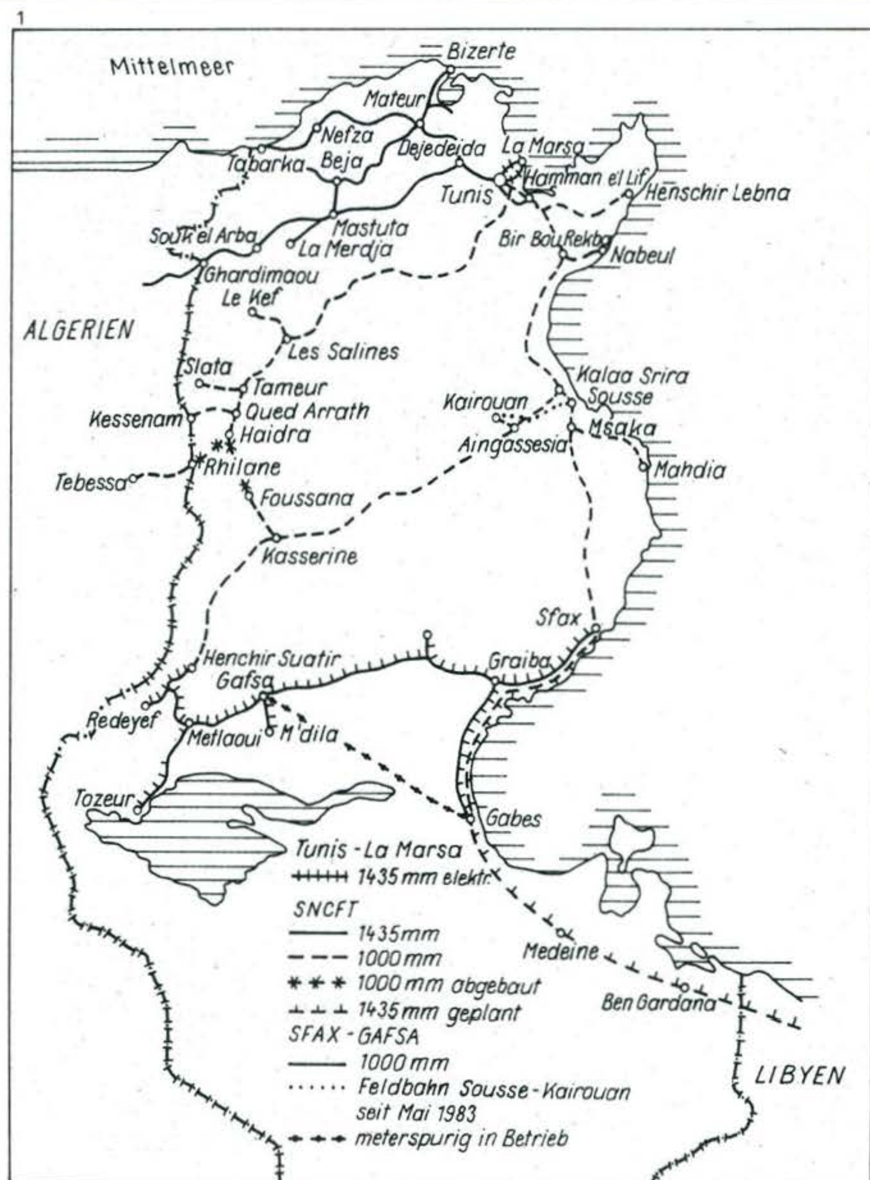
Über die Eisenbahnen Afrikas ist im allgemeinen wenig bekannt. Noch weniger wissen die Eisenbahnfreunde aus deren Geschichte, die im hohen Maße von der politischen und ökonomischen Entwicklung des jeweiligen Landes abhängig war und ist. Bereits in den 60er Jahren erschienen in unserer Zeitschrift gelegentlich Artikel über afrikanische Eisenbahnen, die noch heute sehr gefragt sind. Wir entschieden uns deshalb, weitere Beiträge über interessante Bahnen dieses Kontinents zu veröffentlichen.

Die nordafrikanische Republik Tunesien ist seit 1956 unabhängig. Mit 155 830 km² Fläche und 4,630 Mill. Einwohnern, meist Araber und Berber, gilt sie als dünn besiedelt. Der Hauptteil der Bevölkerung drängt sich in der Hauptstadt Tunis und im Küstenbereich um die Städte Sousse und Sfax sowie auf der Insel Dscherba. Die Landwirtschaft ist schwach entwickelt, was zum Teil auf den Verfall der Bewässerungssysteme zurückzuführen ist. Erwähnenswert sind 27,5 Mill. Olivenbäume, die hauptsächlich im Raum Sousse und Sfax angepflanzt wurden. Das in der Nähe von Gafsa abgebaute Phosphat wird zum größten Teil exportiert.

Der Bahnbau kam in Gang

Unter der Herrschaft des Bais von Tunis (lange Zeit von der Hohen Pforte, dem damaligen Osmanischen Reich, der heutigen Türkei abhängig), interessierten sich für Tunesien in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts besonders Frankreich und Italien. Eine Annektion Tunesiens und die Erklärung zu einer Kolonie war, wie in anderen Teilen Afrikas geschehen, nicht ohne weiteres möglich. Schließlich gelang es im Jahre 1881 französischen Diplomaten unter Einräumung verschiedener Rechte für den Bai, vor allem des Eisenbahn-Hoheitsrechtes, die Oberherrschaft zu erreichen. Ein Jahr danach bauten französische Pioniere eine 58 km lange und

1



1 Streckenplan der tunesischen Eisenbahnen.

2 1'C Güterzuglokomotive für 1000-mm-Spur der Compagnie des Phosphates ETDU Chemin du Fer de Gafsa, gebaut von der Elsässischen Maschinenbau Gesellschaft Belfort im Jahre 1904.

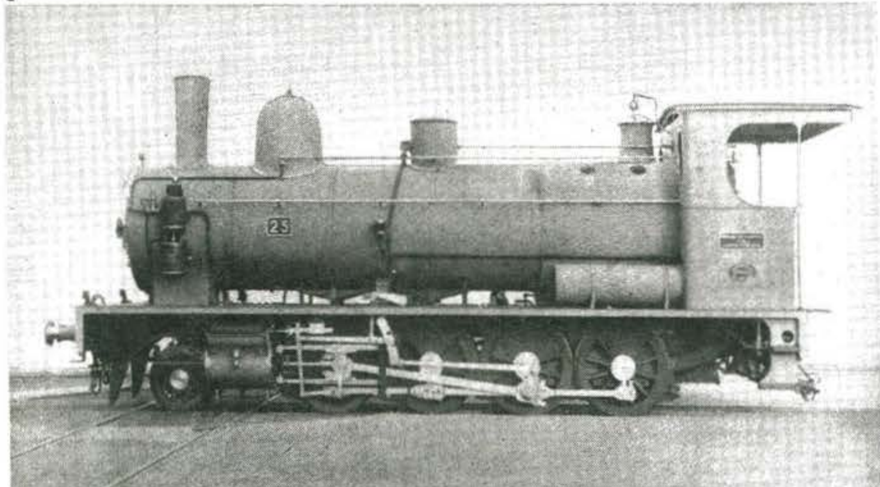
3 1'Cn2t-Lok für den regelspurigen Vorortverkehr von Tunis der Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft. Die Lok wurde 1912 von der Berliner Maschinenbau AG, vorm. L. Schwarzkopff, Berlin, gebaut.

600-mm-spurige Feldbahn für Pferdebetrieb von Sousse nach Kairouan. Die erste Eisenbahn Tunesiens fuhr aber schon 10 Jahre früher! Bereits am 1. September 1872 erhielt die „Tunesische Eisenbahngesellschaft", ein englisches Unternehmen, vom Bai die Konzession zum Betrieb der von ihr errichteten 30 km langen regelspurigen Strecke von Tunis bis zu den nordöstlich gelegenen Häfen La Gouletta und La Marsa. 800 000 Mark kostete dieser Bahnbau. Die italienische Dampfergesellschaft Rubattino, die einen planmäßigen Verkehr mit Tunesien unterhielt, übernahm danach die Strecke und zahlte dafür 3 386 000 Mark. Sie erhielt dafür von der an diesem Kauf aus politischen und wirtschaftlichen Gründen interessierten italienischen Regierung eine Zinsbürgschaft.

Die Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft

Im benachbarten Algerien interessierte sich die 1875 gegründete Bau- und Betriebsgesellschaft für Eisenbahnen, die Boné Guelma et prolom gements, für eine Verbindung mit Tunesien. Am 8. März 1877 wurde zwischen der in Constantin ansässigen Gesellschaft und dem Bai ein Vertrag über den Bau einer regelspurigen Eisenbahnstrecke von der algerischen Grenze zur Hauptstadt Tunesiens unterzeichnet.
Diese sogenannte und 196 km lange Medjerdahlinie entstand bis 1888 unter

2



3



Berührung der Orte Soule-el-Arba und Djedeida.
Gleichzeitig begann der Bau der Strecke Tunis–Hammam el Lif. 1888 übernahm die Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft auch die von den Franzosen gebaute Feldbahn Sousse–Kairouan und spurte sie auf 1000 mm um. Der für die französische Armee strategisch wichtige Ort Bizerte wurde 1894 von Dejedeida aus mit einer 73 km langen regelspurigen Strecke an das bestehende Eisenbahnnetz angeschlossen.
Vier Jahre später kaufte die Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft die Strecke Tunis–La Gouletta für 6 675 000 Mark von der italienischen Reederei auf. Die politischen und wirtschaftlichen Interessen Italiens hatten sich geändert. Zwischen der tunesischen Regentschaft, der französischen Regierung und der Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft – sie hatte 1906 ihre Betriebsleitung nach Tunis verlegt – kam es zu Vertragsabschlüssen, die der Gesellschaft von nun an die Vormachtstellung für den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen sicherte. Das Streckennetz wurde jetzt durch die regelspurige 98 km lange Strecke Mateur–Nefza (Gebiet mit Phosphatlagerstätten)–Tabarka ergänzt. Ebenfalls von Mateur ausgehend, führt die 1912 gebaute, 174 km lange Regelspurstrecke in südwestlicher Richtung nach Mastaufa, kreuzt hier die Strecke Tunis–Ghardimaou, um danach noch das 15 km weiter südlich gelegene La Merdja mit Erz- und Phosphatlagerstätten zu erreichen. Neben verschiedenen Ergänzungsbauten zwischen 1908 und 1910 an der Strecke Tunis–Bizerte, kam es noch zum Bau einer Nebenstrecke nach Ml. Bourguiba.
Damit erreichte das Regelspurnetz eine Länge von insgesamt 508 km, und daran hat sich auch bis heute nichts geändert.

Das Nahverkehrsnetz in Tunis
Die schon erwähnte Strecke Tunis–La Gouletta wurde 1905 von der Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft an die Straßenbahngesellschaft von Tunis, die in der Stadt ein 69 km langes elektrisch betriebenes Schienennetz unterhielt, verkauft. Nach dem völligen Umbau der Strecke konnte am 10. Juli 1908 auch hier der elektrische Betrieb eröffnet werden. Zum Einsatz kamen alte Wagen der Pariser Metro. Die Gleisanlagen wurden auf der freien Strecke mit Seitenschiene ausgerüstet und im Stadtgebiet mit Fahrleitung überspannt. Die Fahrzeuge erhielten je Fahrtrichtung und Triebwagen zwei Stangenstromabnehmer. Die Bahn wurde ursprünglich mit 600 V Gleichstrom betrieben.
Vor rund sechs Jahren wurde diese Strecke modernisiert und soll künftig unterirdisch bis ins Stadtzentrum geführt werden. Die 18 zweiteiligen elektrischen Triebwagen wurden von MAN in Nürnberg und Siemens für 750 V Gleichstrom mit Seitenstromabnehmer gebaut. Ende Mai 1977 kamen die ersten drei Fahrzeuge in Marsaille zur Verschiffung. Es ist vorgesehen, den Betrieb später auf 1 500 V Gleichstrom umzustellen. Im Anschluß an diese Vorortstrecke ist ein regelspuriges Stadtbahnnetz von vorerst 30 km Länge (Abb. 4) geplant. Als Symbol für den Baubeginn wurde am 23. November 1980 vom tunesischen Premieminister Mzalo in den Grünanlagen vor dem Hauptbahnhof von Tunis eine Marmortafel enthüllt. Das neue Depot für die Stadtbahn wird neben dem Unterhaltungswerk der Vorortbahn entstehen. Die zunächst zum Einsatz kommenden 78 achtachsigen Doppelgelenktriebwagen für jeweils 364 Fahrgäste werden die Energie aus der Fahrleitung erhalten und haben eine Antriebsleistung von 470 kW. Die vollelektrische Gleichstromsteller-Steuerung gestattet beim Bremsen der Wagen eine wirtschaftliche Stromrückgewinnung. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 70 km/h festgelegt. Die Firmen Siemens, MAN und Düwag haben nach umfangreichen Probefahrten auf dem Düsseldorfer Straßenbahnnetz im Februar 1983 mit der Fahrzeugauslieferung begonnen. Die im Juli 1981 aufgenommenen Bauarbeiten am Streckennetz sollen in der ersten Ausbaustufe noch in diesem Jahr beendet werden. Die Gesamtverantwortung für dieses 120-Mill.-Dollar-Projekt unter Beteiligung französischer und tunesischer Firmen hat Siemens übernommen.
Der Bau sämtlicher regelspuriger Eisenbahnstrecken bereitete bis auf die Über-

brückung zahlreicher Flüsse keine technischen Schwierigkeiten, da auch die Neigungen verhältnismäßig gering sind. Die Baukosten blieben in erträglichen Grenzen.

Nun entstanden Schmalspurbahnen

Um Kosten zu sparen, schlug die Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft der tunesischen Regierung vor, den weiteren Ausbau der Strecken schmalspurig vorzunehmen.

Zur Ausbeutung von Phosphaten und anderen Bodenschätzen auf einer 30 000 ha großen Fläche, vor allem im Raum Gafsa, erhielt die Phosphat- und Eisenbahngesellschaft 1896 eine Konzession auf 60 Jahre für die in 1000-mm-Spur gebaute und 243 km lange Eisenbahn von Gafsa nach Sfax am Mittelmeer. Die Strecke wurde nach zweijähriger Bauzeit im Jahre 1900 eröffnet. Verschiedene Ergänzungsstrecken, so von Gafsa nach M'dila sowie von Gafsa nach Metlaoui und von hier nach Süden zur Oase Tozeur am Salzsee Djeid sowie nach Westen bis Redeyef und in Richtung Norden bis Henschir–Souatir, ergänzten später das meterspurige Netz. Von der Hauptstrecke Gafsa–Sfax zweigt bei Graiba eine Küstenlinie in Richtung Libyen nach Gabes ab. Sie wurde noch im ersten Weltkrieg gebaut. Außer Streckenbauten für den Minenbetrieb traten am Netz der Sfax-Gafsa-Eisenbahngesellschaft keine weiteren Veränderungen mehr ein.

Auch die Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft begann von Tunis aus in südlicher Richtung mit dem Bau eines Schmalspurnetzes. Neben Hafenanschlüssen (29 km) kam die 235 km lange Strecke nach Haidra hinzu. Der Anschluß an das damals meterspurige Netz der algerischen Bahnen wurde von hier aus über Rhilane bei Tebessa erreicht. Die Zweigbahnen Smindja–Zaghouan (12 km), Les Salines–Le Kef (31 km), Tameur–Salta (31 km) und Qued Arrath–Kessenam (31 km) erschlossen neben Minen auch die landwirtschaftlichen Gebiete. Hinzu kamen die Küstenbahn nach Djedid mit dem Abzweig nach Henschir-Lebna, eine weitere Seitenlinie von Bir bou Rekba nach Nabeul (17 km) und die Strecke über Kalaa Srira nach Sousse. Hier wurde die Feldbahn in Richtung Kairouan erreicht, die beim Bau der Erschließungsbahn von Sousse über Kasserine nach Henschier Suatir (294 km) teilweise umgespurt wurde. Somit bestand Anschluß zur Sfax-Gafsa-Eisenbahngesellschaft.

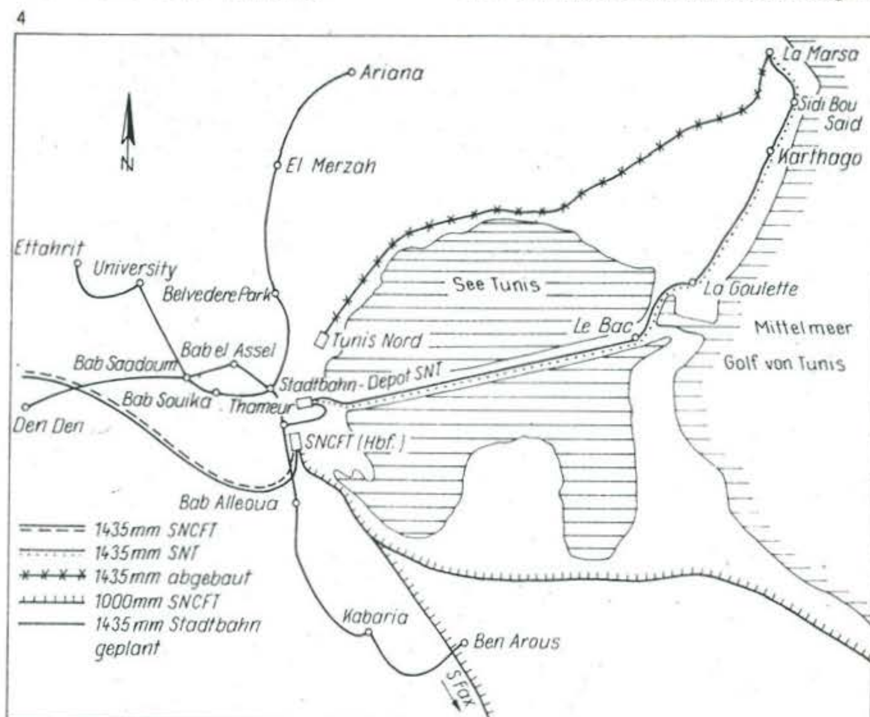
Ein Teil der Feldbahn wurde zur 12 km langen Zweigbahn Aingassesia–Kairouan. Außerdem wurde die Küstenbahn über Msaka (Abzweig nach Mehdia, 51 km) bis zum Mittelmeerhafen Sfax fortgesetzt und hier wiederum die Phosphatbahn erreicht.

Im Gegensatz zu den Eigentumsverhältnissen der tunesischen Eisenbahnen hat sich auch an diesem Streckennetz seit 1931 nichts weiter geändert.

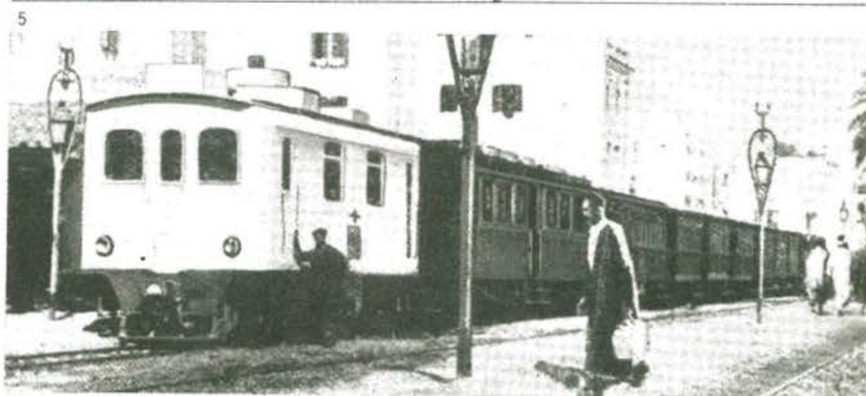
Verstaatlichungen

Von der ursprünglich algerischen Eisenbahngesellschaft Boné Guelma, Besitzerin der ersten tunesischen Fernstrecke Tunis–Ghardimaou und später aller weiteren Strecken, übernahm der tunesische Staat 1922 das gesamte feste und bewegliche Inventar als Eigentümer. Gleichzeitig wurde die Betriebsführung der bisherigen Gesellschaft übertragen,

4



5



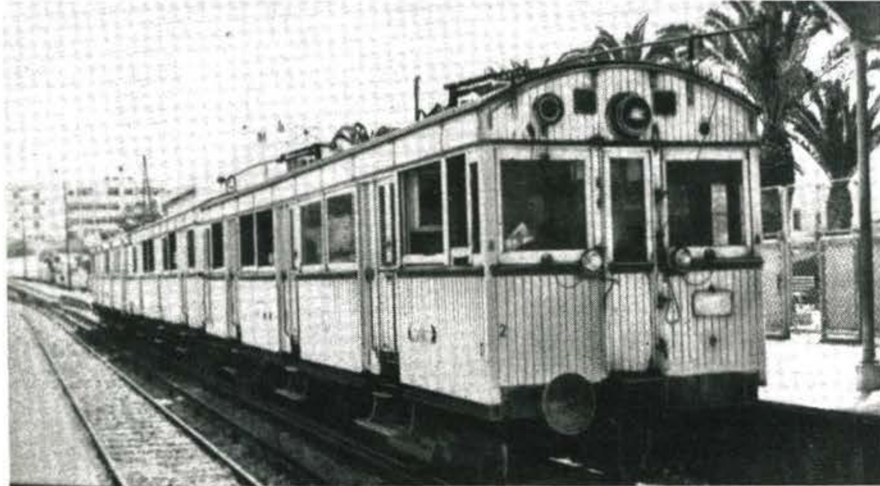
6



die unter dem Namen „Compagnie Fermiere des Chemins de Fer Tunesien" firmierte und bis zum 14. Februar 1956 bestand. Die Auflösung erfolgte im Rahmen der Unabhängigkeitserklärung Tunesiens und der Übernahme aller Strecken als Staatsbahn. Sie wurde im Dezember 1956 gegründet, wird seitdem als Societe Nationale des Chemins de Fer Tunesien (SNCFT) bezeichnet und trägt den Charakter einer Aktiengesellschaft. Ein Verwaltungsrat von acht Mitgliedern leitet die Geschäfte, unterstützt von der Hauptverwaltung mit etwa 250 Angestellten sowie modernen Hilfsmitteln, wie Sprechfunk, Zugleitung und EDV-Anlagen. 1967, also rund 10 Jahre nach Ablauf der ursprünglichen Konzession, – die zwischenzeitlich verlängert wurde – konnte auch das Netz der Phosphat- und Eisenbahngesellschaft von der Staatsbahn übernommen werden.

Durch intensive Ausbildung tunesischer Eisenbahner gelang es in nur zwei Jahren den größten Teil der Dienstposten zu übernehmen (1956 1 895 französische Bedienstete, 1958 nur noch 60).

7



8



4 Das Verkehrsnetz von Tunis

5 Dieselelektrische Meterspur mit 250PS aus dem Jahre 1926 mit Reisezug in einem Vorort von Tunis.

6 Moderner dieselhydrodynamischer Triebwagenzug, 883kW, Höchstgeschwindigkeit 130km/h, geliefert für 1000-mm- und 1435-mm-Spur, Hersteller: Ganz MAVAG, Budapest.

7 Dreiteiliger elektrischer Triebzug, ex Metro Paris, im Bahnhof Sidi-bou Said. Man beachte die einseitige Pufferanordnung.

8 Dieselhydraulischer Triebwagen, 700PS, Höchstgeschwindigkeit 110km/h, geliefert für 1000-mm- und 1435-mm-Spur. Hersteller: MAN Nürnberg

Fotos: Sammlung Verfasser
Zeichnungen: Verfasser

Betriebsführung und Perspektive

Im Herbst 1969 wurden auf etwa 100 km Eisenbahnstrecken in Südtunesien Brükken und Bahndämme infolge von Unwetterkatastrophen zerstört oder stark beschädigt. Es kam zu vorübergehenden Streckenstillegungen, die jedoch Mitte 1970, wenn auch teilweise nur provisorisch, durch Mithilfe ausländischer Staaten wieder aufgehoben werden konnten. Zwischenzeitlich führte die Konkurrenz durch den Kraftverkehr zu Teileinstellungen, vor allem im Personenverkehr. Die Verbindungsstrecke Haidra – Tebessa zur Algerischen Eisenbahn wurde schon 1956 stillgelegt. 1973 erfolgte der Abbau des nördlichen Abschnittes Houssara – Haidra der Verbindungsbahn Haidra – Kasserine.

In den Jahren von 1965 bis 1972 sollten Streckeninstandsetzungen vorgenommen und neues rollendes Material beschafft werden. Dazu wurden bei der Weltbank Kredite aufgenommen. Geplant war außerdem der weitere Ausbau des Streckennetzes.

1975 erfolgte eine internationale Ausschreibung für den Neubau von drei Strecken mit einer Länge von insgesamt 600km. Vorrang hat eine eingleisige Regelspurstrecke von Gabes nach Tripolis (Libyen) sowie die Umspurung des Abschnittes Sfax – Gabes. Eine veränderte Linienführung soll Höchstgeschwindigkeiten von rund 200km/h ermöglichen. Ungarische Experten wurden mit der Planung beauftragt. 1980 soll mit dem Bau der Strecke Gabes – Mendenine begonnen worden sein. Eine weitere Umspurung zum Anschluß an das Regelspurnetz in Tunis ist vorgesehen. Damit rückt, unter Berücksichtigung der Eisenbahnpläne in Libyen, eine nordafrikanische Querbahn Ägypten – Marokko in greifbare Nähe. Außerdem soll Kasserine mit Ain Karma – hier entstand eine leistungsfähiges Zementwerk – verbunden werden. Eine weitere Neubaustrecke wird Gafsa mit dem Hafen Gabes direkt verbinden, um die neuen Umschlageinrichtungen für Phosphate besser nutzen zu können.

Die Unterhaltung der Brücken und Durchlässe, die die meist ausgetrockneten Flußläufe überbrücken, ist besonders wichtig, da während der Regenzeit die Gleisanlagen überschwemmt und unterspült werden können. Das gesamte tunesische Eisenbahnnetz verfügt über nur 7 Tunnel mit insgesamt 2,4 km Länge und war, 1975 1 928 km lang. Inzwischen sind auch die Bauarbeiten auf der etwa 40 km langen regelspurigen Neubaustrecke von Beja zu einem Staudamm bei Oved Zarga abgeschlossen. Hierfür lieferte der VEB Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin Stellwerke sowie Streckenausrüstungen mit Lichtsignalen.

Fortsetzung folgt

Vor 100 Jahren erster elektrischer Betrieb in Österreich

Im Jahre 1880 war in Wien eine Ausstellungsbahn mit Erfolg betrieben worden. Deshalb beauftragte die österreichische Südbahngesellschaft im Jahre 1882 die Firma Siemens und Halske mit dem Bau einer elektrischen Lokalbahn von Mödling in die Hinterbrühl. Am 22. Oktober 1883 wurde eine erste Teilstrecke Mödling – Klausen der insgesamt 4 km langen Bahn eröffnet, am 6. April 1884 folgte die Verbindung Klausen – Vorderbrühl, und am 14. Juli 1885 konnte die Gesamtstrecke dem Verkehr übergeben werden. Das bahneigene Kraftwerk in Mödling versorgte die erste elektrische Bahn des öffentlichen Verkehrs in Österreich mit Strom. Er wurde folgendermaßen erzeugt: Drei Lokomobile von jeweils 12 PS und eine alte Gebirgslokomotive von 120 PS, der zur verstärkten Dampflieferung ein zweiter Lokkessel parallel angeschlossen war, trieben über Riemen bzw. ein Zahnradvorgelege eine gemeinsame Transmission an, an die 6 Generatoren von je 10 kW angeschlossen waren.
Der mit einer Spannung von 500 V erzeugte Strom wurde über eine doppelpolige Fahrleitung den Triebwagen zugeführt. Die Fahrleitung selbst bestand aus zwei unten der Länge nach aufgeschlitzten Stahlrohren, die von je einem Stahltragseil gehalten wurden. Der Stromabnehmer glitt im Stahlrohr. Die Tragseile verwendete man auch zur Stromleitung. Jeder Triebwagen hatte einen Motor mit einer Leistung von 25 PS. Die Bahn wurde 1903 umgebaut, modernisiert und am 1. April 1932 stillgelegt, nachdem sie rd. 50 Jahre in Betrieb war und viel zur Entwicklung des Verkehrsgebietes beigetragen hatte.
CS.

Streckenjubiläum in Jugoslawien

Eine neue jugoslawische Sonderbriefmarke, die am 9. April erschien, erinnert an die erste serbische Eisenbahnstrecke von Belgrad nach Niš. Vor 100 Jahren – am 3. September 1884 – fuhr der erste Personenzug auf dieser auch heute noch bedeutenden Magistrale. Der Bau hatte knapp über drei Jahre gedauert und brachte für das damalige Serbien insbesondere politische und wirtschaftliche Fortschritte. Mit der Strecke nahm die erste bereits 1851 projektierte serbische Eisenbahn den Betrieb auf. Das Markensujet zeigt neben einer historischen Dampflokomotive einen Postwagen und den Belgrader Hauptbahnhof.
aw.



Hafentransporte wurden rationeller

Im Hafen von Rio de Janeiro befinden sich dreischienige Gleisanlagen (1600 mm und 1000 mm). Den Rangierdienst bewältigen hier dieselbetriebene Schienen-Straßen-Fahrzeuge. Sie sind mit zwei lenkbaren, gummibereiften Achsen ausgerüstet, die abgesenkt und gehoben werden sowie auf dem breitspurigen Gleis fahren können. An den Stirnseiten befinden sich je zwei Mittelpufferkupplungen, so daß das Bewegen von Wagen beider Spurweiten möglich ist. Nachdem eine Wagengruppe abgekuppelt wurde, werden die gummibereiften Achsen ausgefahren, und das Fahrzeug kann quer über die Pier andere zu bewegende Wagen erreichen. Eine ähnliche Technik wird im sowjetischen Hafen Klaipeda praktiziert. Hier werden bereitgestellte Züge durch leistungsstarke und mit Mittelpufferkupplungen ausgerüstete Traktoren vom Typ K 700 an der Pier aufgelöst bzw. gebildet. Außerdem können mit diesen Fahrzeugen kleine Wagengruppen während des Lade- bzw. Löschbetriebes problemlos bewegt werden.
Mk.

Neue Gelenk-Obusse im Test

Tschechoslowakische und jugoslawische Betriebe entwickelten in Gemeinschaftsarbeit einen neuen Gelenk-Obus. Probefahrzeuge befinden sich z. Z. in der ČSSR-Industriestadt Gottwaldow und in Belgrad im Test.
me

Neue Bahnverbindung Jugoslawien/Albanien

Die Inbetriebnahme der 75 km langen Strecke ist im Verlaufe dieses Jahres vorgesehen. Mit dem Bau dieser neuen Verbindung, von der 25 km auf jugoslawischem Territorium verlaufen, erhält Albanien Anschluß an das europäische Schienennetz.
CS.

Greiz statt Oelsnitz

Das im „me" 5/84 auf Seite 10 veröffentlichte Bild 4 entstand nicht in Oelsnitz, sondern in Greiz!
me

Lok-einsätze

Bw Cottbus (Est Wilhelm-Pieck-Stadt Guben)
In den Heften 2 und 3/1983 berichteten wir ausführlich über die Dampflokeinsätze der o. g. Einsatzstelle (Est). Die 52 8010 wurde am 17. Dezember 1983 nach Cottbus abgegeben. Dafür kam am 5. Dezember 1983 vom Bw Elsterwerda die 52 8008 nach W.-P.-Stadt Guben. Die 52 1412 (siehe Heft 2/84, S. 7) übernahm nur wenige Leistungen und wird jetzt als Heizlok vorgehalten. Die letzte Kuppelachse wurde ausgebaut.
Zur Zeit sind die Loks 52 8008, 52 8038, 52 8085 und 52 8121 eingesetzt. Die 44 1537 dient Heizzwecken im Bw. Die Weichenheizloks 44 1251 und 44 1304 sind z. Z. abgestellt.
1. Lok
7.01 Uhr ab Guben, 7.59 Uhr an Cottbus; 9.11 Uhr ab Cottbus, 9.49 Uhr an Forst; 10.39 Uhr ab Forst, 11.22 Uhr an Guben; 13.18 Uhr ab Guben, 13.51 Uhr an Eisenhüttenstadt; 14.42 Uhr ab Eisenhüttenstadt, 15.38 Uhr an Peitz Ost; 15.56 Uhr ab Peitz Ost (Lz), 16.22 Uhr an Guben; 19.32 Uhr ab Guben, 21.01 Uhr an Ziltendorf.
2. Lok
8.08 Uhr ab Guben, 9.05 Uhr an Ziltendorf; 10.10 Uhr ab Ziltendorf, 11.03 Uhr ab Guben; 14.14 Uhr ab Guben, 17.01 Uhr an Cottbus; 18.10 Uhr ab Cottbus, 19.34 Uhr an Guben.
3. Lok (in den Sommermonaten meist BR 106)
8.56 Uhr ab Guben, Nahgüterzug nach Grabkow, um 13.16 Uhr wieder in Guben. Von 13.30 Uhr bis 15.30 Uhr bei Bedarf Rangierdienst. 16.59 Uhr ab Guben, 16.59 Uhr an Groß Gastrose, 19.25 Uhr an Guben; 19.58 Uhr ab Guben (Lz), 20.27 Uhr an Eisenhüttenstadt.
Kre. (Stand Ende Mai 1984)



Wie bereits im Heft 2/84 auf Seite 7 erwähnt, wurde die ehemalige DR-Lok 03 2243 zum Dampfspender umgebaut. Die Maschine verließ am 26. Oktober 1983 das Raw Meiningen, war dann einige Zeit im Bw Saalfeld abgestellt, wurde dann nach Könitz überführt und steht nun auf dem dortigen Betriebsgelände der Maxhütte.
Foto: F. Reichenbecher, Gera

Ing. Peter Heumos (DMV),
Reichenbach (Vogtl.)

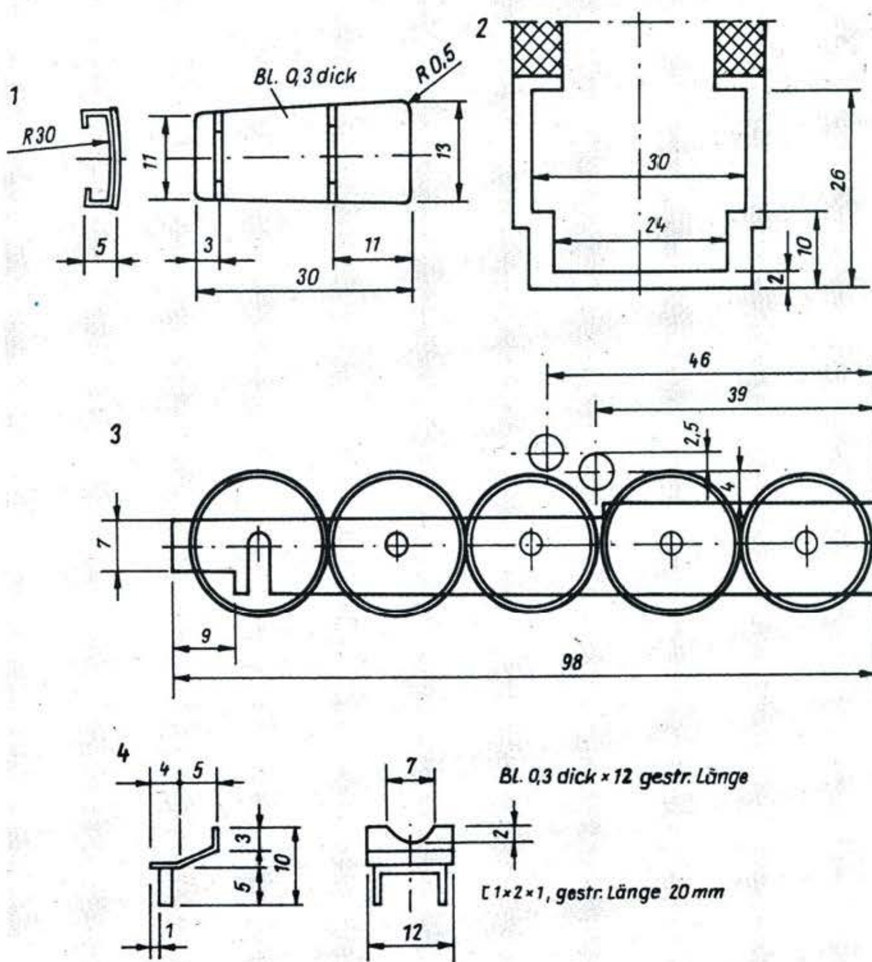
Aus einer 42er entsteht eine 52er

Seit einigen Jahren ist die Lok 52 2006 vom heutigen VEB Plasticart, Betriebsteil Zwickau, im Handel und erfreut sich großer Beliebtheit. Kondenslokomotiven der BR 52 gibt es aber seit über 30 Jahren nicht mehr; sie wurden der Normalausführung angepaßt ⟨1⟩, ⟨2⟩, ⟨3⟩. Man kann das Modell also nicht gemeinsam mit Lokomotiven der Baureihen 01⁵, 41 Reko, 106, 110, 118, 120 und 130 einsetzen! Das wäre nur möglich, wenn es sich um eine übliche 52er handelte, deren Mehrzahl mit dem Wannentender 2'2'T30 gekuppelt war und ist.

Andererseits gab es vor vielen Jahren ein sehr ähnliches Lokmodell des gleichen Herstellers (damals noch Gützold KG) im Handel, die mit einem Wannentender gekuppelte 42 0001. Für die damalige Zeit bot dieses Fahrzeug einige bemerkenswerte Vorteile: Ungeteilter Rahmen und freier Kesseldurchblick, da sich Motor und Getriebe im Führerhaus und zwischen den Rahmenwangen befanden. Das Lokgehäuse mutet für heutige Ansprüche etwas spielzeughaft an, außerdem hatte die Vorbild-Lok einen Brotan-Kessel und war, abgesehen von der 42 0002, ein Einzelgänger ⟨1⟩.

So entstand schließlich die Idee, unter Zuhilfenahme von handelsüblichen Teilen der BR 52[19-20] und anderer Modelle aus der 42 0001 die 52 7323 zu bauen. Folgende Teile werden benötigt:

- ein Fahrwerk BR 42 ohne Vorläufer, aber mit Motor,
- ein Wannentender der BR 42,
- ein Gehäuse BR 52, bestehend aus Kessel mit Ballast, Umlauf, Führerhaus,
- ein Ballaststück BR 52,
- ein Rahmen BR 52,
- eine Pufferbohle BR 52 mit Kupplung (auch von BR 01⁵ oder 41 möglich),
- ein Lichtleitstab BR 52,
- ein Paar Puffer (möglichst aus Gummi),
- eine Abdeckplatte mit Bremsklötzen BR 52,
- zwei Sätze Steuerungsteile BR 52 (je einmal links und rechts),
- ein Vorläufer BR 52,
- ein Wagenradsatz Nenngröße TT,
- ein Kuppelradsatz mit Haftring BR 86,
- ein Paar Luftbehälter BR 01⁵,
- zwei Simili-Lampen-Steine,
- Cu- oder Ms-Blech, Kleinstprofil, Draht, Plastikkleber, EP 11 usw.



1 Windleitblech

2 Führerhausboden am Umlauf (Draufsicht) mit Ausschnitt zur Motoraufnahme

3 Lokrahmen nach Bearbeitung mit Lagedarstellung der Luftbehälter und Radsätze

4 Alle nicht vermaßten Flächen und Kanten wie im Originalzustand der Teile bzw. Baugruppen

Das Gehäuse

Das Gehäuse der Lok 52 2006 wird in seine Hauptbestandteile Kessel, Führerhaus und Umlauf zerlegt. Das Führerhaus legen wir beiseite. Es wird bis auf die Betriebsnummer nicht verändert.

Der Kessel

Als erstes wird die Abdampfturbine entfernt. Das linksseitige Teil mit Abdampfleitung wird mit einem schmalen Schraubendreher herausgedrückt; es ist nur in die entsprechende Öffnung eingepreßt. Die vom linken Sicherheitsventil zum Umlauf bzw. der Abdampfsammelleitung führende Abdampfleitung wird unmittelbar am Ventil abgetrennt. Nach Entfernen des Kerbnagels auf der Kesselunterseite kann das Ballaststück mit einer Zange vorsichtig herausgezogen werden; die seitlich im Kessel befindlichen Nasen werden mit einem langen schmalen Werkzeug abgeschnitten.

Der Motor der BR 42 ist, sofern er sich in einem guten Erhaltungs- und Pflegezustand befindet, kräftig und robust. Durch eine hohe Lok-Eigenmasse kann eine gute Zugkraft erreicht werden. Die Ballastmasse ist zu vergrößern, Sparsamkeit wäre hier unangebracht. Deshalb sollte ein neues Ballaststück aus zwei handelsüblichen angefertigt werden. Dazu ist von dem ausgebauten Ballast

die mit Erhöhungen versehene Fläche völlig eben zu feilen. Danach werden beide Stücke mit einer Zwischenlage von ca. 1 mm Dicke an jedem Ende zusammengespannt, möglichst weit an den Enden mit Gewindebohrungen M2 oder M3 versehen und zusammengeschraubt. Die Schraubenköpfe sind gut zu versenken. Beide Schrauben werden nun wieder gelockert. Etwa mittig sind ein schmales dünnes Blechstück von der Breite des Ballaststückes einzulegen und die Schrauben wieder anzuziehen. Die genaue Dicke des Bleches ist durch Versuch zu ermitteln. Das Doppelballaststück wird durch eine Einlage etwas ballig und muß sich im Kessel von selbst leicht festklemmen. Es wird bis zur Rauchkammertür in den Kessel eingeschoben, für den Kerbnagel neu gebohrt und letzterer wieder eingedrückt. Weiterer Ballast kann bei der Montage der Lok eingebaut werden.

Die Reste der Abdampfturbine werden abgefeilt und die an der Rauchkammer verbliebenen Öffnungen und Vertiefungen verschlossen, d. h. mit Suralin, Epasol o. ä. ausgefüllt. Bei sorgfältiger Arbeit ist nach der Farbgebung nichts mehr vom Umbau zu sehen. Der Rohranschluß unter der Rauchkammertür wird sehr einfach aus einer der vom Umlauf abzuschneidenden Rohrleitungen hergestellt und angeklebt.

Nun werden die Windleitbleche nach Abb. 1 aus Ms- oder Cu-Blech angefertigt. Die Haltebügel aus 1 mm breiten dünnen Blechstreifen oder breitgedrücktem Draht sind mit den Blechen zu verlöten. Windleitbleche und Kessel werden mattschwarz lackiert. Die Bügelenden der Windleitbleche werden mit wenig Epasol EP 11 so an die Rauchkammer angeklebt, daß sich die Unterkante der Bleche etwa in gleicher Höhe mit dem unteren Rauchkammertürband befindet und die Vorderkante der Bleche die Rauchkammertür um ca. 7 mm überragt. Die ausgehärteten Klebestellen werden mattschwarz nachlackiert. Man kann die Windleitbleche auch befestigen, in dem die Haltebügel in kleine Bohrungen im Kessel eingedrückt werden.

Arbeiten am Umlauf

Zunächst wird der hinter dem Ölabscheider befindliche Teil der Abdampfleitung vorsichtig entfernt. Danach sind beidseitig die Umläufe um 19 mm von vorn zu kürzen. Die abgetrennten Teile werden noch benötigt. Die Beseitigung der im vorderen Teil des linken Umlaufes liegenden Abdampfleitung geschieht am besten, indem sie mit einem dünnen Sägeblatt oder einem „Norelko"-Polystyrolschneidegerät (in ungarischen Polystyrol-Baukästen enthalten) einfach aus dem Umlauf herausgeschnitten wird. Ebenso ist der Ölabscheider herauszuschneiden. Die entstandenen Löcher werden durch genau eingepaßte Stücke, die man aus den abgetrennten vorderen Umlaufteilen gewinnt, verschlossen. Auch der obere Teil des Ölabscheiders, als dünne Scheibe abgeschnitten, kann verwendet werden. Geklebt wird mit Plastikfix oder reinem Aceton. Die ausgehärteten Klebestellen werden geglättet und zur Nachbildung der Riffelblechimitation geritzt.

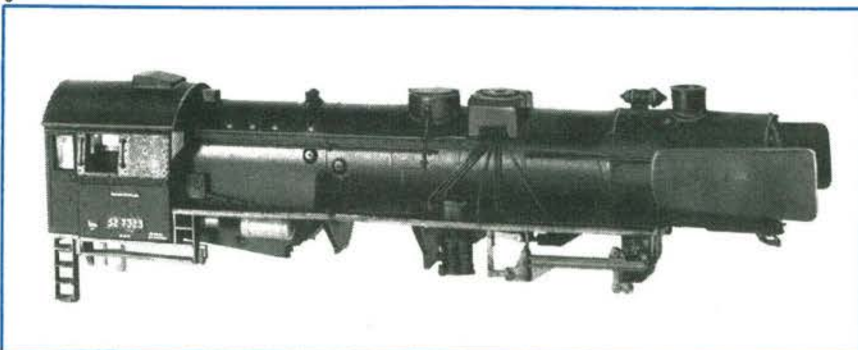
Nun sind beide Speisepumpen zu entfernen. Weil sie für andere Umbauten oder Frisuren verwendbar sind, werden sie vollständig aus den Umläufen herausgeschnitten. Die Öffnungen werden mit Stücken verschlossen, die aus dem Führerhausboden herausgeschnitten wurden. Er muß ohnehin einen großen Ausschnitt für den Motor erhalten. Es ist unbedingt erforderlich, immer nur von einer Seite die Pumpe zu entfernen und die Öffnung sofort zu verschließen, da anderenfalls sehr schnell Maßungenauigkeiten entstehen, und der Umlauf nicht mehr an den Kessel paßt.

Nachdem die Speisewasserleitungen linksseitig zwischen Führerhausunterkante und darunter befindlichem Auftritt vorsichtig herausgefeilt wurden, kann der Führerhausboden mit dem für die Aufnahme des Motors notwendigen Ausschnitt gemäß Abb. 2 versehen werden. Man muß sehr vorsichtig arbeiten, da nur noch schmale Reste übrigbleiben und diese leicht wegbrechen! Daß auch die Kuppelkastenimitation mit wegfällt, muß in Kauf genommen werden. Der unterhalb der Führerhausrückwand verbliebene Rest der Abdampfleitung wird entfernt, da er modellwidrig ist und beim Ankuppeln des Tenders stört. Schließlich wird noch das vor dem Stehkessel befindliche Pendelblech um 1,5 mm gekürzt. Mit ihm liegt das Gehäuse später auf den unter dem Stehkessel höheren Rahmenwangen auf. Nachdem entsprechend dem Vorbild schwarz bzw. rot nachlackiert wurde, ist der Umlauf fertig.

5



6



5 Der Umlauf nach dem Umbau. Erkennbar sind die Motoröffnung im Führerhausboden und das verkürzte hintere Pendelblech. Die kondensloktypischen Teile wurden entfernt.

6 Das Lokgehäuse nach dem Zusammenbau. Am Kessel sind Abdampfturbine und Auftritt entfernt sowie Windleitbleche und der unter der Rauchkammer befindliche Stutzen angebracht. Das Führerhaus trägt die neue Betriebsnummer.

7 Das teilweise fertige Fahrwerk. Vorgeschuhtes Rahmenteil, Gleitbahnträgerbefestigung, neue Treibstangen, Luftbehälter und Bremszylinder sind angeklebt. Gegenkurbeln und Achslager der ersten Kuppelachse aufgefeilt, Kunststoffplatte am Motor schmaler gefeilt.

8 Das Fahrwerk ist komplett! Erkennbar sind Bremsklötze, komplette Steuerung, Treibstangenfangbügel, Zylinderblock, neuer Auftritt, Rangierergriffstangen, Pufferbohle mit Puffern, Kupplung und Bremsluftschläuchen sowie der Vollscheibenradsatz im Vorläufer.

Montage des Gehäuses

Die folgenden Arbeiten erhöhen nicht die Modelltreue. Da aber der Umlauf einschließlich Führerhausboden erheblich geschwächt und destabilisiert wurde, sind sie empfehlenswert. Das umso mehr, als das zweite Pendelblech nun wirklich einen großen Teil der vergrößerten Kesselmasse aufnehmen und auf das Fahrgestell übertragen muß. Mit jeweils einem Tropfen Plastekleber wird der Umlauf unter der Rauchkammer und links und rechts am Stehkessel (von innen!) festgeklebt. Das Führerhaus wird über den Stehkessel geschoben und ebenfalls mit je einem Tropfen Kleber unter den Seitenwänden und der Rückwand an den Umlauf geklebt. Wer will, kann nun noch den freien Raum im Kessel mit Ballast füllen.

Arbeiten am Fahrgestell

Da die BR 42 von Gützold eine genietete Steuerung hat, ist folgender Arbeitsablauf unbedingt einzuhalten: Der Zylinderblock sollte nach Abnahme des 42er Lokgehäuses mit einer Schraube sowie Mutter wieder am Fahrgestell festgeschraubt werden.

Der Draht zur Beleuchtung der Loklaternen wird abgelötet. Danach werden die Köpfe der Niete, welche die Gegenkurbeln und Schwingenstangen verbinden, abgefeilt und die Schwingenstangen abgenommen. Beide Treibstangen sind mit einem scharfen Seitenschneider in ca. 10 mm Abstand von den Kurbelzapfen durchzuschneiden und die an den Kurbelzapfen verbliebenen Reste vorsichtig geradezubiegen.

Zylinderblock, Steuerung sowie das zwischen den Rahmenwangen befindliche Blech mit den Luftbehältern werden demontiert.

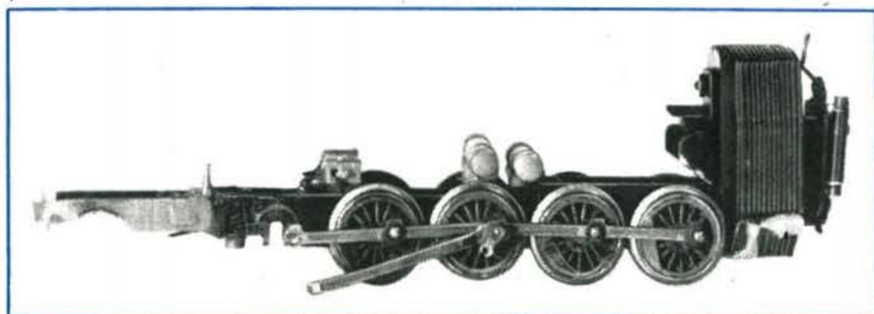
Nun wird der Motor verändert. Die zwei Schrauben oben und unten werden entfernt und der Motor nach hinten abgezogen. Die vor dem Blechpaket befindliche Kunststoffplatte ist durch beiderseitiges Absägen und Befeilen auf 18 mm Breite zu reduzieren.

Zur Zugkrafterhöhung und optischen Verbesserung wird die Kuppelachse mit Haftring von der BR 86 benötigt, von der das Zahnrad abzubauen ist. An der ersten Kuppelachse des Fahrgestells werden die Kurbelzapfen herausgezogen, beide Räder vorsichtig abgezogen und die Achse entfernt. Die Achsbohrungen feilt man nach unten auf, so daß der neue Radsatz von unten eingeschoben werden kann. Er liegt federnd auf den Schienen. Auf einem Gleis ist die Leichtgängigkeit des neuen Radsatzes im Rahmen zu erproben, er wird aber noch nicht eingebaut.

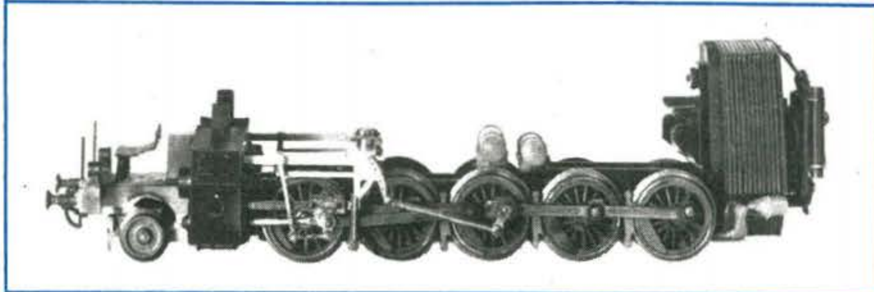
Jetzt wird mit einer Nadelfeile in die beiden Gegenkurbeln je ein schmaler konischer Schlitz eingefeilt. Diese Schlitze müssen die Drehzapfen der Schwingenstangen aufnehmen. Während des Einfeilens ist ständiges Anpassen und Vergleichen notwendig!

Jetzt wird die Belastungsfeder der ersten Kuppelachse entfernt. Danach werden beide Rahmenwangen entsprechend Abb. 3 zurückgeschnitten. Das ist für die Bewegungsfreiheit des Vorläufers notwendig. Die Rahmenwangen sind vorsichtig so zu richten, daß das lichte Maß zwischen ihnen wieder 7 mm beträgt.

7



8



Vom Rahmen der BR 52 wird das vordere, oben zu schwärzende Stück abgetrennt. Dieser Teil muß an das vorhandene Fahrgestell angepaßt werden. Dazu ist er unmittelbar hinter dem Klemmsitz für den Zylinderblock auf ca. 7 mm Breite abzufeilen. Die eigentlichen Rahmenwangen werden dabei entfernt. Die richtige Breite ist erreicht, wenn das Teil nicht zu straff aber ohne Spiel zwischen die Rahmenwangen paßt, ohne herauszufallen. Mit EP 11 wird das vorschuhende Teil zwischen den Rahmenwangen des Fahrgestells festgeklebt. Dabei ist auf das richtige Höhenmaß zu achten. Letzteres stimmt, wenn die Oberkante des an der Pufferbohle angegossenen Abdeckbleches, probehalber aufgeklemmt, mit der Oberkante der 42er Rahmenwangen übereinstimmt.

An dieser Stelle ein Wort zum Zylinderblock: Ich habe bei meiner 52 7323 den Zylinderblock der 52 2006 unverändert angebaut. Obwohl das modellwidrig ist (1, 2), bin ich diesen Kompromiß im Hinblick auf die Lokbeleuchtung eingegangen. Natürlich ist mit etwas Aufwand auch die Anfertigung eines modellmäßigen Zylinderblocks möglich.

Nun wird die erste Kuppelachse eingesetzt. Die aufbewahrten Kurbelzapfen werden eingedrückt. Der Vorderrahmen ist mit Pufferbohle, Puffern, Kupplung, Lichtleitstab und Abdeckblech zu komplettieren und der Zylinderblock aufzusetzen. Mit letzterem ergibt sich der Meßpunkt für die Halter der Gleitbahnträger. Sie sind vom 52er Rahmen abzutrennen, auf 7 mm Höhe zu feilen und mit EP 11 stumpf auf die Rahmenwangen zu kleben. Folgende Maße sind einzuhalten:

- zwischen Rauchkammersattel und Haltern 20 mm,
- zwischen den Haltern untereinander 7 mm.

Es empfiehlt sich, ein entsprechendes Plaststück zwischen die Halter zu kleben. Die Gleitbahnen mit aufgeschobenen Kreuzköpfen werden montiert. Die 52er-Treibstangen kürzt man durch Abschneiden der Kurbellager auf 31 mm Länge. Sie werden mit EP 11 (3 ... 4 mm Überlappung) auf die an den Kurbelzapfen verbliebenen Reste der 42er-Treibstangen geklebt, wozu sie vorteilhafterweise in die Kreuzköpfe eingehängt werden. Danach wird die Steuerung montiert.

Die 52 7323 hatte zwei zwischen der dritten und vierten Kuppelachse querliegende Luftbehälter. Die der 52 2006 sind jedoch zu kurz. Die Luftbehälter der 01^5 werden getrennt und alle in den

01-Rahmen ragenden Teile entfernt. Mit EP 11 sind sie entsprechend Abb. 3 auf den Rahmen zu kleben.
Der Auftritt wird nach Abb. 4 angefertigt und im Abstand von 6,5 mm zwischen Vorderkante Auftrittrahmen und Vorderkante Pufferbohle befestigt. Dazu sollte man die Befestigungsstelle auf dem Abdeckblech kennzeichnen, den Rahmen leicht erwärmen und darauf drücken. In die entstehenden Eindrücke ist der Rahmen sparsam einzukleben.
Das Fahrgestell wird mit Vorläufer sowie Abdeckplatte, zu denen auch Bremsklötze gehören, komplettiert. Bei letzterer werden der an der Oberseite an der hinteren Befestigungsbohrung befindliche Zapfen und die seitlichen Klemmbügel abgefeilt. In Höhe der hinteren Bremsklötze wird eine neue Befestigungsbohrung für eine Senkschraube M 2 eingebracht und zwischen dem dritten und vierten Bremsklotz eine Öffnung für das Schneckenrad eingearbeitet. Wegen der Zahnräder wird rechts die Verstärkung für den zweiten und dritten Bremsklotz abgefeilt. Da die Höhe der Platte über SO beim 42er Fahrgestell 1 mm geringer als bei dem der 52 2006 ist, werden ein schmaler Plastesteg von 1 mm Höhe an der Laufstelle der 1. Kuppelachse quer auf die Oberseite der Platte geklebt sowie der Drehzapfen des Vorläufers durch eine Unterlage ebenfalls um etwa 0,5 mm verlängert. Zur Vermeidung von Kurzschlüssen an der Lokbeleuchtung sind die Kontaktfahnen vorsichtig auf etwa die halbe Breite zu schneiden und mit dünnem Isolierschlauch zu überziehen. Danach kann man die Kontaktfedern so justieren, daß sie auf die Lampenkontakte drücken, ohne den Vorläufer zu behindern.

Montage der gesamten Lok

Fahrgestell und Gehäuse werden aufeinandergepaßt. Vor allem am Stehkesselende muß die richtige Höhe des Gehäuses erreicht werden. Dazu wird die bereits einmal bearbeitete Kunststoffplatte mit Schneckenwelle in das Fahrwerk eingesetzt und das Gehäuse von oben aufgesetzt. Es muß sich straff über die Kunststoffplatte schieben lassen, wobei diese genau mit dem Stehkesselende innerhalb des Führerhauses bündig sein muß. Die oberen Ecken der Platte sind noch soweit anzupassen, daß das hintere Pendelblech genau auf dem Lokrahmen aufsitzt.
Zur Fahrgestellmontage wird das Gehäuse wieder abgenommen. Alle bearbeiteten Teile sind nachzulackieren sowie Kreuzkopfbahnen, Treib- und Schwingenstangen rot auszulegen. Danach wird der Motor wieder eingebaut. Den Fahrstrom entnimmt die Lok nur von der rechten Schiene. Das andere Potential wird (außer für die Beleuchtung) ausschließlich vom Tender entnommen und dem Motor durch eine Litzeverbindung zugeführt. Für die Beleuchtung werden beide Potentiale von den zwei ersten Kuppelachsen entnommen. Das ist beim Probelauf zu beachten. Ist er zur Zufriedenheit ausgefallen, werden das Gehäuse auf das Fahrwerk aufgesetzt, Abdeckplatte und Vorläufer angebracht und mit der vorderen Befestigungsschraube M 2 × 15 (Länge genau einhalten!) zusammengeschraubt. Mit einer kurzen Senkschraube M 2 wird die Abdeckplatte hinten befestigt. Das Kuppeln des Tenders kann mit den an der BR 42 serienmäßig vorhandenen Elementen erfolgen.
Die Anfertigung einer kürzeren Kuppelstange wird wegen des besseren Aussehens empfohlen.

Komplettierung

An der betriebsbereiten Lok sind noch einige Arbeiten notwendig, um zu dem beabsichtigten Ergebnis zu kommen. Sie seien, ohne technologische Hinweise zu geben, kurz genannt:

- vier Betriebsnummernschilder anbringen (Rbd- und Bw-Angaben können aufgrund Kleinheit der Schrift entfallen),
- zwei Griffstangen an vorderer Pufferbohle anbringen (Stecknadeln),
- Original-Vorläuferräder durch TT-Wagenräder ersetzen,
- je nach gewünschter Kurvenläufigkeit Kolbenstangenschutzrohre anfertigen und anbringen,
- zwei Treibstangen-Fangbügel anfertigen und anbringen,
- Rohrleitungen am Tender nachbilden,
- Simili-Steine in Tenderlampenöffnungen einkleben,
- Tender beschriften.

Wer noch ein übriges tun will, kann an den heizerseitigen Kohlenkastenstreben kleine Halterungen mit Schürgerät anbringen, ebenso eine Faltenbalgimitation zwischen Tender und Führerhaus und über dem rechten Vorläuferrad ein Haltegestell mit zwei Oberwagenlaternen. Bremszylinder mit Gestänge, aus dem Rest des 52er-Rahmens ausgeschnitten, können an das Blechpaket des Motors geklebt werden. Das Nachlackieren der Kuppelräder mit hellerer roter Farbe verbessert den Gesamteindruck weiter.
Die Kurvenläufigkeit ist gut, Gleisradien von 440 mm werden noch durchfahren. Bei 380 mm Gleisradius neigt die erste Kuppelachse zum Aufklettern. In diesem Fall sollte man den Originalradsatz belassen.

9



Die fertige Lok 52 7323 ist mit dem Wannentender 2'2'T30, der noch beschriftet werden muß, gekuppelt.
Zeichnungen und Fotos: Verfasser

Quellenangaben
(1) Weisbrod, M.; Müller, H.; Petznick, W.: Dampflokarchiv 2, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1978.
(2) Die 1'Eh2-Güterzuglokomotive der BR 52 der Deutschen Reichsbahn in mehreren Varianten, Der Modelleisenbahner, [Berlin] 27 (1978), Heft 6, S. 185
(3) Krauth, Gerhard: Zuschrift zu „Der Kontakt", Der Modelleisenbahner [Berlin] 23 (1974), Heft 8, S. 252

Hans-Joachim Richter (DMV), Vehlefanz

Sieben Getriebevarianten des PIKO-Tenderantriebs 2'2'T34

Es hat schon viele Diskussionen über eine modellmäßige Geschwindigkeit gegeben. Testet man die einzelnen Modellbahnloks daraufhin, so liegt die Geschwindigkeit in den meisten Fällen zu hoch. So auch bei den ausgezeichnet gelungenen Modellen der BR 01.5 und 41 vom VEB PIKO. Eine einfache Faustregel besagt, daß sich die Kuppelstangen der Dampfloks während der Fahrt noch mit den Augen verfolgen lassen müssen. Das ist bei den oben genannten Loks nicht ohne weiteres der Fall. Ich wollte es genauer wissen und errechnete die Modellgeschwindigkeit nach ⟨1⟩. Die Umdrehungszahl des Motors 2331 ist als zu niedrig angegeben. Das Messen der Leerlaufzahl an 10 Motoren nach ⟨2⟩ führte zu einem Durchschnittswert von 8000 min^{-1}. Da dieser Motor genügend Kraftreserven aufweist, ändert sich die Drehzahl bei Belastung nur unwesentlich. Der Tenderantrieb ist mit 1:9 vom Werk aus untersetzt. Bei 11,5 mm Treibraddurchmesser ergibt das eine Geschwindigkeit von 175 km/h! Ich habe 7 Getriebevarianten gefunden, um die Geschwindigkeit zu reduzieren. In der Zeichnung und in Spalte 1 der Tabelle ist der Zustand des Getriebes in der Ausführung ab Werk ersichtlich. Die gemeinsame Verwendung derart geänderter Antriebe vor einem Zug (z. B. Zuglok 01^5, Vorspann 41) schließt sich allerdings dann aus.

In Zeile 2 der Tabelle finden wir die erste Getriebevariante. Sie ergibt z. B. für die BR 130 eine dem Vorbild entsprechende Geschwindigkeit von 140 km/h. Die Zahnräder 3 und 4 sind gegen zwei Zahnräder Z 2 des Originalgetriebes auszutauschen. Hierbei ist zu beachten, daß die neuen Zahnräder Z 20 genau entgegengesetzt verzahnt sind, also nicht zueinander passen. Dennoch können sie verwendet werden, und es gab bis jetzt noch keine Schwierigkeiten. Das Original-Zahnrad 4 ziehen wir von der Schneckenwelle ab. Das neue Zahnrad mit 20 Zähnen bohren wir auf (Bohrer 1,8-mm-Durchmesser). Dann schneiden wir die Mitnehmerzapfen ab und pressen das Zahnrad so auf die Schneckenwelle, daß die Verzahnung etwa 1,5 mm tief in das obere Zahnrad eingreift. Dieser Eingriff ist ausreichend, und darunter leidet auch nicht das Spiel des Getriebes. Bei der BR 55 von PIKO sind die Zahnräder übrigens 1,5 mm breit. Bei Bedarf muß dieses Zahnrad auf der Schneckenwelle noch etwas nachjustiert werden.

Variante 2 finden wir in Zeile 3 der Tabelle. Sie ergibt bei einer Untersetzung von 1:13 ca. 120 km/h, ist also für die BR 01.5 bestens geeignet. Das Motorritzel 1 wird gegen ein solches der BR 66 mit 9 Zähnen ausgetauscht. Sollte dieses Ritzel nicht stramm auf der Motorwelle sitzen, ist es mit etwas Cenusil oder Epasol EP 11 (Motorwelle vorher entfetten!) zu befestigen. Das Zahnrad 2 mit 18 Zähnen tauschen wir gegen das Zahnrad 3 mit 22 Zähnen aus.

Die Variante 3 hat eine Untersetzung von 1:16, so daß eine Geschwindigkeit von 95 km/h möglich ist. Diese Variante eignet sich besonders für die BR 41. Die Untersetzung ergibt sich aus den Maßnahmen für die Varianten 1 und 2 gemeinsam.

Getriebevariante 4 ist in Zeile 5 der Tabelle dargestellt. Die Untersetzung beträgt 1:18 und entspricht 85 km/h. Hier werden, wie auch bei den folgenden, die zwei gängigen Schnecken gegen eingängige Schnecken getauscht. Dabei ist aber Vorsicht geboten, damit die Schneckenwelle nicht verbogen wird. Die eingängigen Schnecken werden für die BR 64/75/86 von EMB Zwickau, jetzt VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, verwendet.

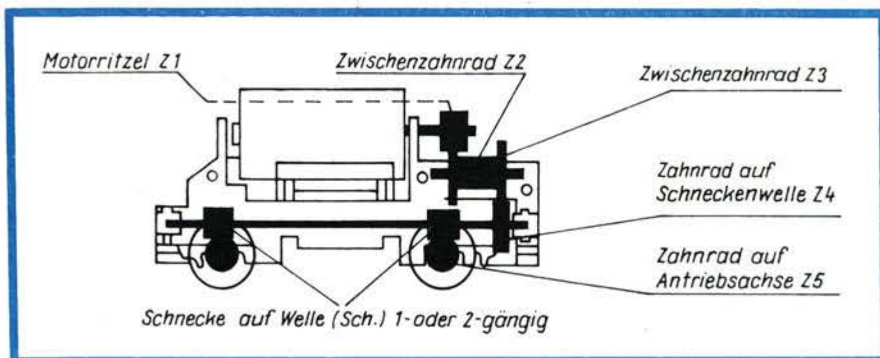
Die Getriebevarianten 5 bis 7 ergeben sich aus den Umbaumaßnahmen für die Varianten 1 bis 3 und zusätzlichen Austausch der zweigängigen gegen eingängige Schnecken. Diese drei letzten Umbauten haben mehr theoretischen Charakter und sollen der Vollständigkeit halber erwähnt werden. Die langsamsten Loks, die mit dem Tender 2'2'T34 gekuppelt waren und sind, sind die der BR 44 mit 80 km/h Höchstgeschwindigkeit. Wenn einmal eine alte BR 50 „den Geist aufgeben" sollte, kann der Tenderantrieb mit geringen Änderungen in das Gehäuse des Tenders dieser Lok eingebaut werden. Damit wird gleichzeitig ein freier Durchblick durch das Führerhaus ermöglicht. Leider ist PIKO damals der Kessel im Durchmesser zu groß geraten. So bietet sich ein Umbau in eine BR 44 geradezu an.

Mit der Verbesserung der Laufeigenschaften nach ⟨3⟩ entstanden bei meinen Dampfloks Tenderantriebe für alle anfallenden Geschwindigkeiten und gute Laufeigenschaften durch bessere Masseverteilung auf die beiden angetriebenen Achsen. Manche Haftreifen waren etwas uneben und mußten ausgewechselt werden. Daher kommt meiner Meinung nach das bekannte „Kippeln" beim Fahren.

In dem Zusammenhang eine Frage an den VEB PIKO:

Weshalb werden die Zahnräder des Triebtenders schräg verzahnt? Nach meinen Erfahrungen tritt ein Verschleiß zuerst an den Lagern der Zahnräder auf und dann, bedingt durch das ausgeschlagene Lager, auch an den Zähnen. Wenn die Zahnräder gerade verzahnt wären, könnte man sie besser gegeneinander austauschen. Die BR 130 hatte, als sie erschien, gerade verzahnte Zahnräder.

Es wäre interessant zu erfahren, warum man das nicht beibehielt.



Zahnradbestückung Getriebevarianten 1 bis 7

km/h (Vorbild)	Z1	Z2	Z3	Z4	Sch.	Z5	Untersetzung
175	12	20	22	18	2	13	1:9 (Ausf. PIKO)
140	12	20	20	20	2	13	1:11 (Var. 1)
120	9	22	22	18	2	13	1:13 (Var. 2)
95	9	22	20	20	2	13	1:16 (Var. 3)
85	12	20	22	18	1	13	1:18 (Var. 4)
70	12	20	20	20	1	13	1:22 (Var. 5)
60	9	22	22	18	1	13	1:26 (Var. 6)
45	9	22	20	20	1	13	1:32 (Var. 7)

Dieder Kleine-Möllhoff, Forst

Über die Entwicklung großspuriger Eisenbahnen

3. Teil

Wagen

Die Entwicklung von Wagenmodellen verlief bei beiden Herstellern recht unterschiedlich, da man in der Werkstoffauswahl verschiedene Wege ging, und die Formgebung der Verarbeitbarkeit des Materials angepaßt wurde. Besonders augenfällig ist dies bei den D-Zugwagentypen. Die Zeuke-Wagen sind dem Reichsbahntyp B 6 4 ü, dem sogenannten Schürzenwagen, nachempfunden, weil die moderne abgerundete Form der Plastverarbeitung sehr entgegen kam.

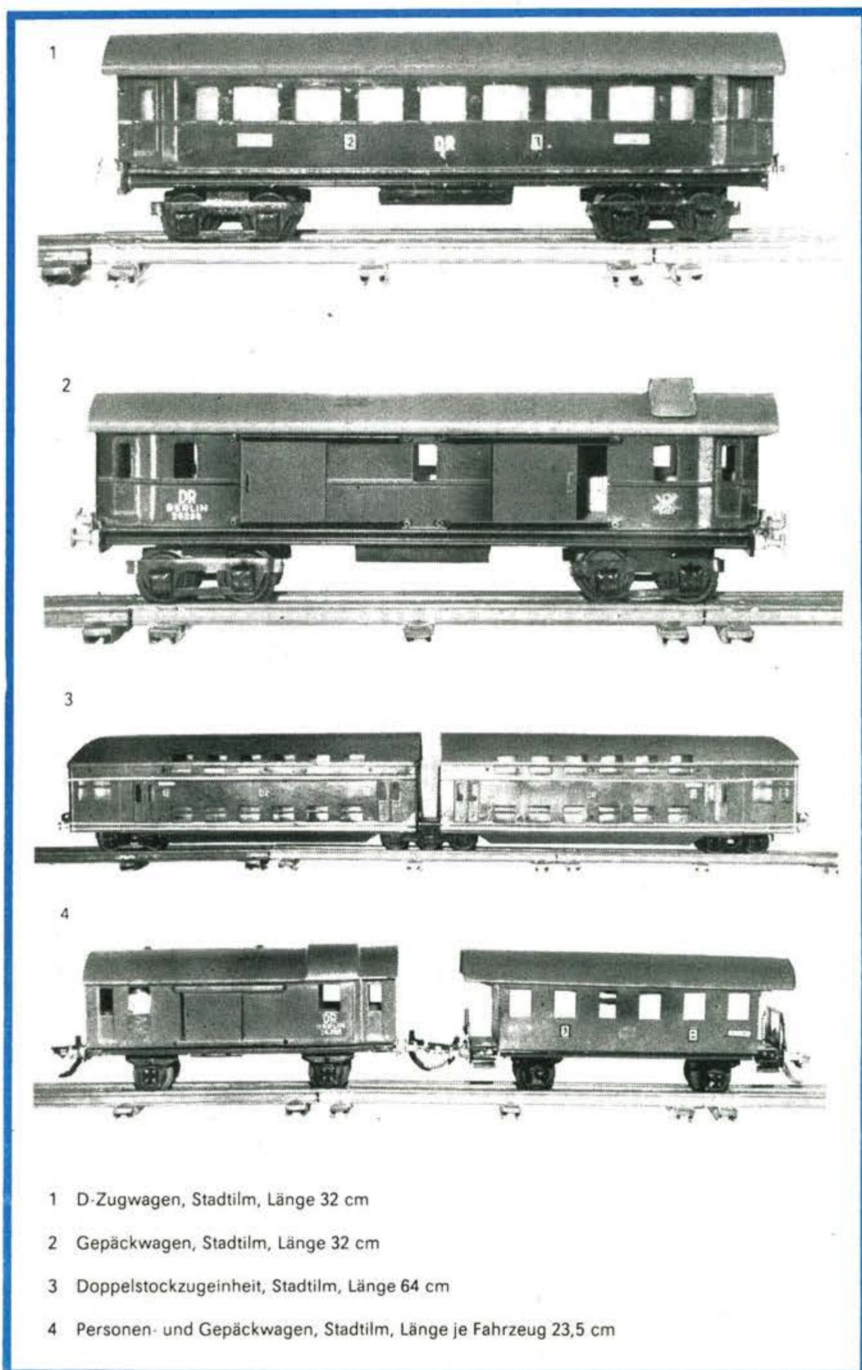
Im Angebot befanden sich ein aus rotem Material bestehender Speisewagen mit goldener MITROPA-Beschriftung und ein dunkelgrüner Sitzwagen. Die Beschriftung ist im Material eingepreßt und wurde noch nachträglich mit Farbe hervorgehoben. Die Zuglaufschilder sind normale Schiebebilder. Die Wagen sind stark gekürzt, passen aber gut zum übrigen rollenden Material des Herstellers. Ein zu den Wagen passender D-Zuggepäckwagen wurde nie hergestellt.

In Stadtilm wechselte man mehrmals die Form der D-Zugwagen. In der Anfangszeit wurde ein Freistilwagentyp mit brauner Farbgebung angeboten. Besonders auffällig waren die Drehgestelle mit Innenrahmen. Die freiliegenden Räder der Drehgestelle wurden nicht verdeckt. Zu allem Überfluß ist an diesen Wagen der Kasten an den Drehgestellen noch ausgearbeitet, so daß eher der Eindruck entsteht, man habe es mit einem Triebwagen zu tun.

Die Nachfolger dieser ersten Wagenserie sehen schon wesentlich besser aus, weil sie eine dem Vorbild entsprechende Form und Farbgebung haben. Angeboten wurden je ein Speise- und Sitzwagen sowie ein in nur geringer Stückzahl produzierter blauer Schlafwagen. Dazu passend gab es den Packwagen Pw 4 ü. Mit diesem Wagenzug und der 01 hat man einen schönen Schnellzug, der allerdings eine beachtliche Länge aufweist!

Ein Wagenzug, den es auch schon zur Spur-0-Bahnzeit gab, ist in der DDR aus dem täglichen Bild nicht wegzudenken: der Doppelstockzug. Mit dem in Stadtilm aus Blech hergestellten Zug verließ man die Aluminiumplattenbauweise der vorangegangenen Jahre und schuf damit eine Augenweide für den Modelleisenbahnfreund. Zur Auslieferung gelangte meist eine dreiteilige Einheit mit Jacobs-Drehgestellen und Faltverbindung an den Übergängen. Als Zuglokomotiven eignen sich dafür die E 44 von Zeuke oder die moderne Version der 01 bzw. die 64 aus Stadtilm.

Da es aber beim Vorbild nicht nur Schnellzüge, sondern auch Personenzüge gibt, mußte die Industrie dem Kunden auch derartige Züge anbieten. Beide Hersteller haben entsprechende Waggons aus Blech gefertigt. Zeuke verwendete dünnes Blech und baute die legendäre „Donnerbüchse" in recht ansprechender Form. Die Fensterrahmen wurden statt braun weiß umrandet, was zum vorbildlichen Aussehen nicht gerade beiträgt; dennoch sind diese Wagen gern gekauft worden. Mit der ent-



1 D-Zugwagen, Stadtilm, Länge 32 cm

2 Gepäckwagen, Stadtilm, Länge 32 cm

3 Doppelstockzugeinheit, Stadtilm, Länge 64 cm

4 Personen- und Gepäckwagen, Stadtilm, Länge je Fahrzeug 23,5 cm

sprechenden Lokomotive hat man einen schönen Nebenbahnzug, doch auch ihn ohne Gepäckwagen.

Als weiteren Wagen bot Zeuke einen kurzen Spielzeugtyp ohne Bühnen und sonstigen Zierat an. Er war in den Anfangsgarnituren enthalten. Bis zum Ausklang der Produktion behielt man diesen Wagen im Produktionsprogramm. Gepäckwagen gab es auch hierzu nicht. In Stadtilm dagegen baute man einen vollständigen Personenzug im Stil der schon genannten Donnerbüchsen aus dickem Blech und in beachtlicher Größe, so daß es auch schwere Wagen wurden.

Das Äußere der Wagen wirkte sehr nüchtern; sie waren nur mit Schiebebildern beklebt. Dieser Zug kann mit passendem Gepäckwagen versehen werden. Ein aus derartigen Wagen gebildeter Zug kostete die Lokomotive bei der Fortbewegung einige Anstrengungen. Diese großen Stadtilm-Wagen haben noch aus Aluminiumplatten gefertigte, schmaler gehaltene, mit offener bzw. mit geschlossener Bühne versehene Vorgänger aus der Privatzeit der Firma. Dazu gab es ebenfalls einen Gepäckwagen, der kürzer ausgeführt ist als der Personenwagen.

Bei den Güterwagen war bei beiden Herstellern eine umfangreiche Auswahl vorhanden, die bedingt durch technologische Unterschiede in der Verarbeitung voneinander abweichen. Zeuke-Wagen sind durchweg zweiachsig sowie leichter und zierlicher ausgeführt als die Stadtilmwagen.

Betrachtet man einen Zeuke-Güterwagen, so entsteht der Eindruck, daß er aus bedrucktem Blech gestanzt wurde. Doch diese Technologie der Farbgebung basierte auf dem Bekleben der Wagen mit Schiebebildern über die gesamten Flächen. Nur die Fahrgestelle aller Wagen sind einfarbig schwarz behandelt worden. Bei einfachen Wagenmodellen findet man ebenfalls eine einfarbige Lackierung.

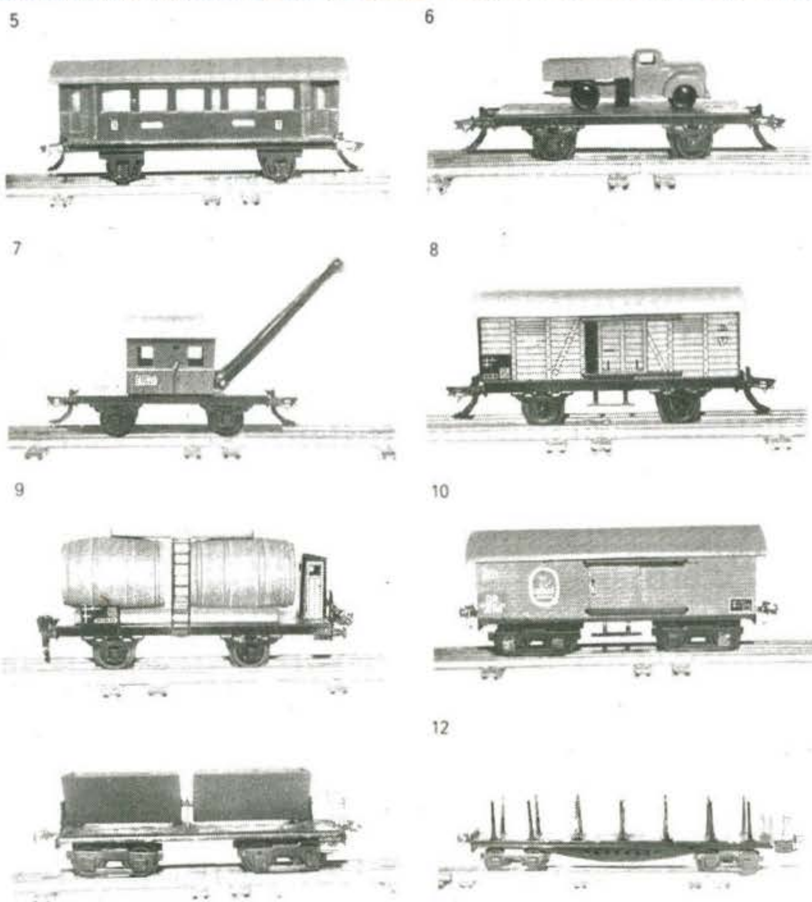
Im Verlauf der Produktionszeit änderte sich der Werkstoffeinsatz auf Grund technischen Fortschritts durch die Verarbeitung von Thermoplasten. Der anfangs mit Pappkessel versehene Minol-Kesselwagen bekam einen Aufbau aus fein detailliertem Thermoplast. Bemerkenswert sind noch der Einfaßwagen mit und ohne Bremserhaus sowie der mit drei Benzinfässern beladene Faßwagen. Sämtliche Aufbauten sind sauber aus Holz gearbeitet.

Eine Rarität ist heute der Autotransportwagen, der, wenn er noch auf einer Anlage verkehrt, ohne das Minolauto auskommen muß. Die kleinen Autos aus Blech wurden von den Kindern jener Jahre meist kaputtgespielt.

An Spezialfahrzeugen lieferte Zeuke noch einen zweiachsigen Kranwagen mit kurzem Ausleger und einem drehbaren Haus. Die Last kann mittels Handkurbel gehoben und gesenkt werden.

Zur Bildung eines bunten Güterzuges bot man verschiedene Varianten von gedeckten und offenen Güterwagen, zum Teil mit Bremserhaus und „Beladung", an. Die Hoch- und Niederbordwagen wurden bis spät in die 50er Jahre mit „USSR-Zone", also einer nicht zeitgemäßen Beschriftung ausgeliefert. Sonst sind die Wagen insgesamt recht gut gestaltet.

Nun zu den Stadtilmer Güterwagen: Sie unterscheiden sich wesentlich von denen der Firma Zeuke; bei ihnen haben wir es bis auf wenige Ausnahmen mit großen, vierachsigen Modellen zu tun. Selbst die Zweiachser der letzten Zeit weisen die gleichen Wagenkästen auf wie die Vierachser. Lediglich in der Anfangsserie für den sich einige aus Aluminiumplatten gefertigte zweiachsige



5 Personenwagen, Liebmann, Länge 26 cm

6 Autotransportwagen, Zeuke, Länge 18 cm, Auto ist abnehmbar!

7 Kranwagen, Zeuke, drehbares Kranhaus, verstellbarer Ausleger, Lasthaken und Kurbel bewegbar.

8 Gedeckter Güterwagen, Zeuke, Länge 18 cm (20 cm mit Bremserhaus)

9 Faßwagen mit Bremserhaus, Zeuke, Länge 19,5 cm, mit filigranen Leitern

10 Gedeckter Güterwagen, Stadtilm, Länge 23,5 cm

11 Muldenkippwagen, Stadtilm, Länge 23,5 cm

12 Stahlrungenwagen, Stadtilm, Länge 34,5 cm

Wagenmodelle. Bei ihnen ist der Kesselwagen mit vorkriegstypischer Beschriftung am auffälligsten. Der gedeckte, einfarbig rotbraun mit grauem Dach ausgeführte Güterwagen ist gut gelungen, obwohl die Beschriftung fehlt.

Dafür hat er eine durch Prägung angedeutete Beplankung. Die weiteren Modelle sind sehr bescheiden gehalten und weisen keine Besonderheiten auf.

Durchweg gut gelungen sind die großen vierachsigen Wagenmodelle und die aus Zweiachsern gebildete Leig-Einheit. Die Beschriftung wurde bei allen Wagenmodellen mit Schiebebildern auf den von Hand farblich behandelten Untergrund aufgebracht. Die Holzbeplankung der aus Blech gebauten Wagen imitierte man durch Prägungen. Die Wagen kamen mit Bremserhaus, Bremserbühne oder auch ohne diese Ausrüstungen in den Handel.

Sehr gut gelungen ist der Kesselwagen mit Bremserbühne mit der Aufschrift „Derunapht". Anfangs gab es ihn auch mit der Aufschrift „Leuna, Deutsches Benzin".

Die für Bauzwecke einsetzbaren Kipp- und Rungenwagen vervollständigen das Bild eines vielseitigen Güter- oder auch Bauzuges, denn auch ein solcher konnte mit Hilfe eines sogar sechsachsigen Kranwagens gebildet werden. Das Modell des Krans ist drehbar, die Winde beweglich. Auf Grund seiner Masse ist er in der Lage, Lasten zu heben ohne umzukippen.

Zum Transport von Gleisen oder anderen langen Frachten setzt die DR den vierachsigen Stahlrungenwagen ein. Auch diesen gab es als Modell mit der beachtlichen Länge von 34,5 cm. Er ist einer der längsten in Deutschland gebauten Spur-0-Güterwagen überhaupt.

Das Zubehör

Die meisten Produzenten von Spielzeug- und Modelleisenbahnen bauten zur damaligen Zeit das für ihre Bahnen nötige Zubehör selbst. Das Angebot war entsprechend der Möglichkeit der Hersteller mehr oder weniger umfangreich. Vor dem Kriege boten Märklin und Bing ein umfangreiches Zubehörsortiment an. Am geläufigsten waren damals die großen Blechbahnhöfe, Brücken und Lokschuppen sowie eine große Anzahl von Signalen.

Reine Zubehörproduzenten waren sehr selten; dieser Produktionszweig entwickelte sich erst nach 1945 sprunghaft.

Die beiden in der DDR ansässigen Hersteller von Bahnen beschränkten sich bei der Zubehörproduktion nur auf unmittelbar den Bahnbetrieb betreffende Ausstattungsgegenstände wie Brücken, Signale, Leuchten, Prellböcke und Bahnübergänge.

Die Stadtilmer boten ihren Kunden nur ein Hauptsignal mit Fernsprechbude als elektrische Ausführung und für Handbetätigung sowie einen Brückentyp an. In der Anfangszeit gab es noch Leuchten und Signalbaken und ein mit Blinklicht versehenes Warnkreuz.

Etwas mehr hatte Zeuke im Angebot. Da

13 und 14 Zubehörteile für die Zeuke-Spur-0-Bahnen. Es handelt sich dabei um Reproduktionen aus dem Zeuke-Katalog von 1955.

Bilder 1 bis 12: Verfasser
Bilder 13 und 14: J. Pochanke, Berlin

13

Anschlußgeräte



ZEUKE-Lokomotiven mit Fernschaltung fahren nur in Verbindung mit dem hier abgebildeten

Regeltransformator „Weltra"
Typ Rt 85/OW (VEM Göllingen)

Der Transformator ist nur für Wechselstromnetze bestimmt, darf daher nicht an ein Gleichstromnetz angeschlossen werden. Vor dem Kauf einer Anlage vergewissert man sich daher am besten, ob in der Wohnung Wechsel- oder Gleichstrom vorhanden ist. Wechselstrom ist am Zähler durch das Zeichen ~ oder ~ angedeutet. Bei Gleichstrom ist das Zeichen = angebracht.

Für Anschluß an das Gleichstromnetz sind besondere Geräte erforderlich, die von uns z. Zt. nicht geliefert werden.



Nr. 41/00 **Anschlußschwelle**
Zur Verbindung der Gleisanlage mit dem Transformator. Kann an jeder beliebigen Stelle von unten in das betreffende Gleisstück eingerastet werden. Mit 3 Steckern. Kabellänge 75 cm.

Zubehör für Eisenbahnen Spur 0



Nr. 109/45 **Bogenlampe**
Rot. Höhe 21 cm. Mit Glühbirne. Fassung 10 mm.



Nr. 109/46 **Handsignal**
Höhe 19,5 cm.



Nr. 109/52 **Wasserkran**
Schwenkbar. Höhe 12,5 cm



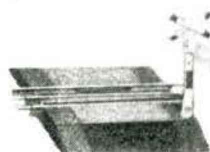
Nr. 109/567 **Wartezeichen**
Beleuchtet. Am Gleis zu befestigen.



Nr. 109/620 **Prellbock** Metall. Beleuchtet



Nr. 109/53 **Prellbock**
Braun. Mit imitierter Schotterfüllung. Höhe 3,5 cm



Nr. 109/51 **Wegübergang** Mit elektr. Blinklicht. Automatisch vom fahrenden Zug betätigt. Höhe 10,5 cm. Gleislänge 14 cm. Mast umlegbar.



Nr. 109/843 **Gleissperre**
Beleuchtet mit roter Glühbirne. Auf jedes ZEUKE-Gleis aufzustecken

sind die Signalbrücke und die Kastenträgerbrücke mit Laufsteg zu erwähnen. Für die zuletzt genannte gab es keine Pfeiler und Auffahrten.

Für den Bahnhofsbereich wurden das Gleissperrsignal mit und ohne „W" und ein Wasserkran für „durstige" Loks angeboten. Natürlich konnte der Bahnhofsbereich erhellt werden, dazu gab es entsprechende einarmige Leuchten.

Die Sicherheit auf der freien Strecke konnte durch ein Vor- und ein Hauptsignal hergestellt werden. Den Gleiskörper auf gleicher Ebene kreuzende Straßen und Wege wurden durch einen elektromechanisch betätigten beschrankten Übergang gesichert. Unbedeutende Wege bekamen einen unbeschrankten Übergang, dafür aber mit Warnlicht.

Bahnhofsgebäude, Güterschuppen und sonstige eisenbahntypische Bauwerke stellten die Produzenten nicht her.

Es gab recht solide Bauwerke aus Holz, die von der übrigen Spielwarenindustrie als Zubehör geliefert wurden.

Unsere Spur-0-Strecke wird von Stadtilm um 1956 und von Zeuke endgültig 1962 durch einen Prellbock gesperrt. Damit ist die Fahrt auf dieser Spur zu Ende gegangen.

Die großen Spuren in der DDR heute

In der DDR werden, wie bereits erwähnt, seit Anfang der 60er Jahre keine Eisenbahnen großer Spurweiten in Blech- und Plastbauweise hergestellt.

Die Industrie paßte sich dem damals vorherrschenden Trend an und produziert – abgesehen von der kurzen Gastrolle der Spur-S-Eisenbahn mit 22,5 mm Spurweite aus Stadtilm – nur noch Modellbahnen in den Nenngrößen H0, TT und N. Niemand befaßte sich mit dem weiteren Ausbau der Nenngröße 0, obwohl mit den Loks der Baureihen E 44 und 01 von Zeuke und aus Stadtilm erste Anfänge zur Steigerung der Qualität und Annäherung an eine vorbildgerechte Ausführung der Spur-0-Erzeugnisse gegeben waren.

Im Ausland wurden in den 60er Jahren die großen Nenngrößen von den Modelleisenbahnern wieder entdeckt, und sie entstanden in neuer, weit höherer Qualität als je zuvor.

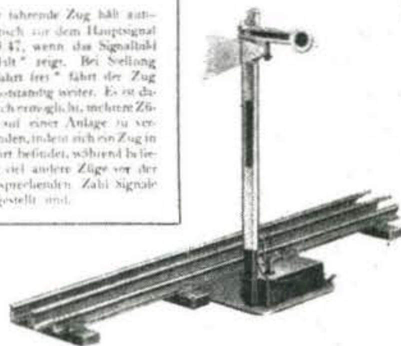
Auch in der DDR erfreuen sich die Modellbahnen der großen Spuren nach wie vor großer Beliebtheit; die zunehmende Anzahl der Sammler belegt das eindeutig. Diesem Wunsch Rechnung tragend, wird seit kurzem in Dresden in Kleinserienarbeit eine II_e-Bahn hergestellt. Das Erzeugnis ist mit denen früherer Jahre nicht vergleichbar, denn die Technologie wurde wesentlich verfeinert, so daß hier eine hervorragende Modelltreue erreicht wird. Diese Modelle der sächsischen 750-mm-Schmalspurbahnen haben jedoch mit den Spur-0-Bahnen lediglich die Spurweite gemein.

Quellenangaben

(1) Kataloge der Firma Zeuke aus den Jahren 1953, 1955, 1957 und 1961/62
(2) Katalog der Firma Liebmann, Stadtilm, von 1950
(3) Katalog der Firma VEB Metallspielwarenfabrik Stadtilm von 1955
(4) Preiskatalog für Modelleisenbahnartikel, technische und elektrische Spielwaren, 1958
(5) Becher, Udo; Reiche, Werner: Bodenläufer, Spielbahn, Supermodell. So funktionierten die alten Modellbahnen. Leipzig: Edition 1981, 228 Seiten, Seite 168.

Elektromagnetische Zubehörteile

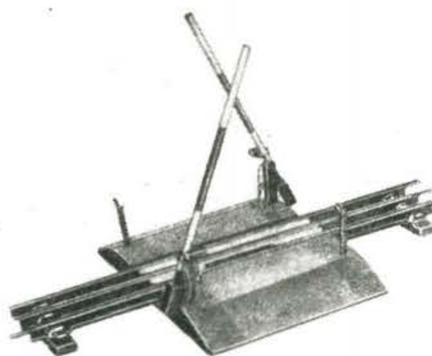
Der fahrende Zug hält automatisch vor dem Hauptsignal 109 47, wenn das Signalbild „Halt" zeigt. Bei Stellung „Fahrt frei" fährt der Zug selbsttätig weiter. Es ist dadurch ermöglicht, mehrere Züge auf einer Anlage zu verwenden, indem sich ein Zug in Fahrt befindet, während beliebig viel andere Züge vor der entsprechenden Zahl Signale abgestellt sind.



Nr. 109 47 **Hauptsignal**
Elektro-magnetisch. Mit Zugbeeinflussung. 20 Volt. Einschl. Unterbrecher- und Trennschiene. Elektrisch beleuchtet. Höhe 19,5 cm. Gleislänge insgesamt 56 cm. Mast umlegbar.



Nr. 109/773 **Signalauslegerbrücke**
Mit elektro-mag. Signal. Elektr. beleuchtet.



Nr. 109/841 **Beschrankter Bahnübergang** Elektr. mag.
Mit 2 Schlagbaumleuchten. Schrankenbetätigung elektrisch



Nr. 109 50 **Vorsignal**
Elektromagnetisch.
20 Volt. Elektr. beleuchtet.
Höhe 11 cm.



Nr. 109 48 **Gleissperrsignal**
Elektromagnetisch.
20 Volt. Elektr. beleuchtet.
Höhe 10,5 cm.



Nr. 109/49 **Gleissperrsignal**
Wie 109 48, jedoch mit elektr. beleuchtetem „W".
Höhe 11,5 cm

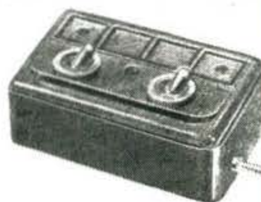
Das Vorsignal 109 50 wird in Fahrtrichtung etwa 1 Meter vor dem elektromagnetischen Hauptsignal aufgebaut. Dann werden die rot und gelb gezeichneten Buchsen des Vorsignals mit den entsprechenden Buchsen des elektromagnetischen Hauptsignals verbunden. Die Betätigung des Vorsignals erfolgt dadurch gleichzeitig mit dem Hauptsignal.

Schaltgeräte

Sind für eine Anlage mehrere [illegible] ... **roter** [illegible] ... **blauer** [illegible]



Nr. 109 54 **Stellpult**
Kurzzeitbetätigung durch 4 Drucktasten



Nr. 109 842 **Schaltpult**
Für 2 elektromagnetische Artikel.
Dauerschaltung durch Kippschalter.

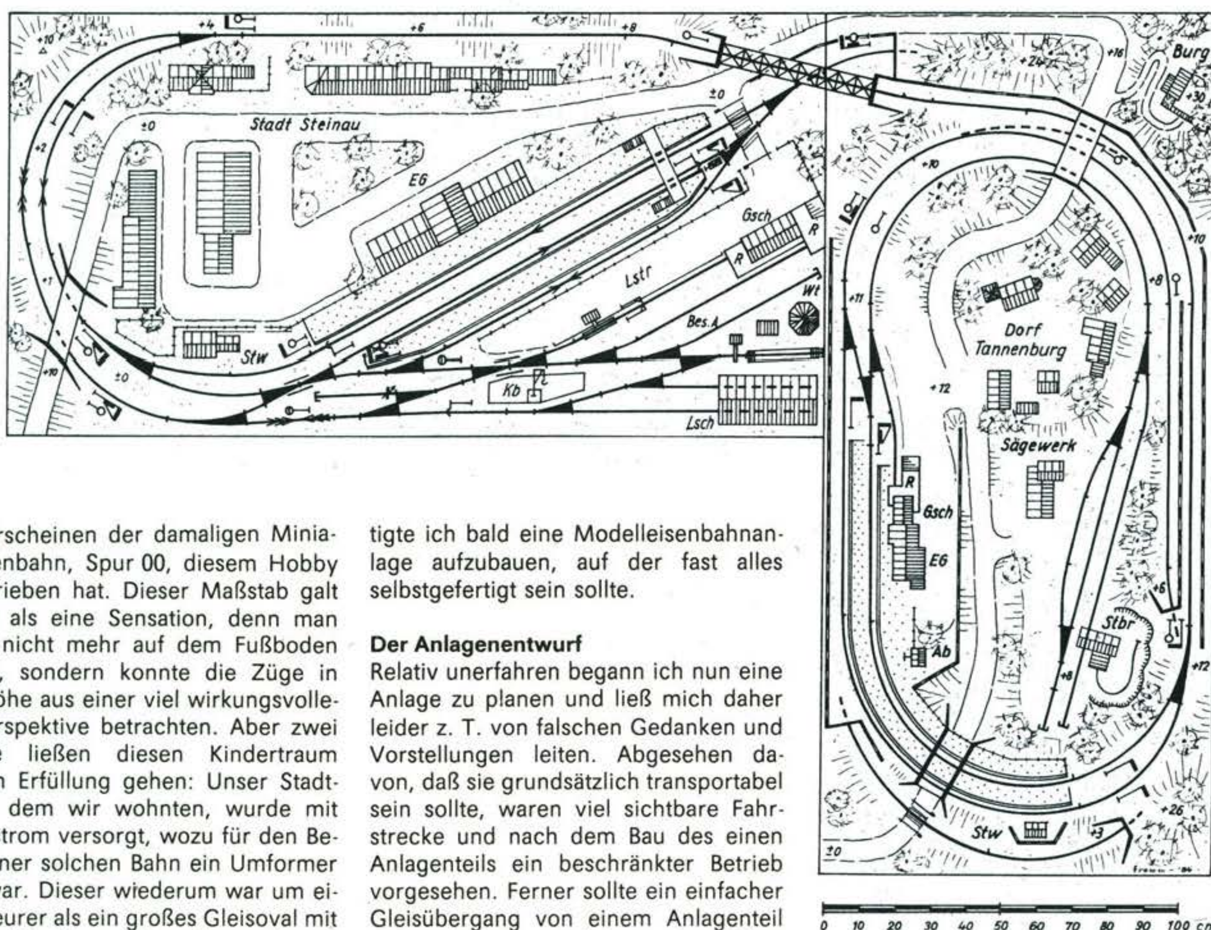
Joachim Schnitzer (DMV),
Kleinmachnow

H0-Anlage anno 1960

Ein Wort zuvor

Wie einige andere Modelleisenbahner unseres Landes, gehöre auch ich zu jener Generation, die sich unmittelbar nach Erscheinen der damaligen Miniatur-Eisenbahn, Spur 00, diesem Hobby verschrieben hat. Dieser Maßstab galt damals als eine Sensation, denn man mußte nicht mehr auf dem Fußboden spielen, sondern konnte die Züge in Tischhöhe aus einer viel wirkungsvolleren Perspektive betrachten. Aber zwei Gründe ließen diesen Kindertraum nicht in Erfüllung gehen: Unser Stadtteil, in dem wir wohnten, wurde mit Gleichstrom versorgt, wozu für den Betrieb einer solchen Bahn ein Umformer nötig war. Dieser wiederum war um einiges teurer als ein großes Gleisoval mit einigen Weichen, Fahrtrafos und zwei kompletten Zügen. Zu einem von beiden hätte wohl Vaters Geldbeutel sicher gereicht, aber gleich beides – das war zuviel! Schließlich bereitete der Ausbruch des zweiten Weltkriegs diesen kindlichen Wunschträumen ein jähes Ende.

Die Jahre zogen ins Land, und noch immer bestand der Wunsch von einst. Groß war dann die Freude, als mich meine Frau zu Weihnachten 1955 mit einer Pico-Geschenkpackung überraschte. Und als sie dann wenig später den „Modelleisenbahner" Heft 4/56 entdeckte und mit nach Hause brachte, waren die Weichen für meine künftige Freizeitbeschäftigung gestellt. Erst durch die Zeitschrift wurde mir richtig klar, was Modellbahn eigentlich heißt, daß sie keine pure Spielerei ist, daß sie kreativ, ja sogar wissenschaftlich ernst sein kann, da man sich unbedingt mit dem Vorbild beschäftigen muß. Angeregt durch die abgebildeten Selbstbaumodelle und Bauanleitungen in unserer Zeitschrift und enttäuscht von den damals im Handel erhältlichen Fahrzeug- und Zubehörmodellen sowie dem vorbildwidrigen Gleismaterial, beabsichtigte ich bald eine Modelleisenbahnanlage aufzubauen, auf der fast alles selbstgefertigt sein sollte.



Der Anlagenentwurf

Relativ unerfahren begann ich nun eine Anlage zu planen und ließ mich daher leider z. T. von falschen Gedanken und Vorstellungen leiten. Abgesehen davon, daß sie grundsätzlich transportabel sein sollte, waren viel sichtbare Fahrstrecke und nach dem Bau des einen Anlagenteils ein beschränkter Betrieb vorgesehen. Ferner sollte ein einfacher Gleisübergang von einem Anlagenteil zum anderen ermöglicht werden. Ohne ein bestimmtes Vorbild nachahmen zu wollen, durften ein Teil einer Kleinstadt, ein Dorf und ein Werkanschluß nicht fehlen. Ebenso wurden an die Landschaftsgestaltung keine besonderen Forderungen gestellt, denn es ging mir vor allem um schöne Fotomotive, also sogenannte Paradestrecken bzw. -ekken. Dieser etwas eigenartige Standpunkt beweist zwar, daß die Modellbahn vielseitig sein und daß man sie durchaus sinnvoll mit anderen Hobbys in Verbindung bringen kann, aber richtiger und werterhöhender wäre es doch, sich an eine direktes Vorbild zu halten!

Ließe sich die Zeit um 25 Jahre zurückdrehen, würde ich die beliebte Hauptstrecke mit der ebenso beliebten abzweigenden Nebenbahn, z. B. den Hauptbahnhof Brandenburg oder Rathenow mit den Nebenbahnstrecken der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn nachbilden. Wenn anfangs auch kein bestimmter Zeitabschnitt vorgesehen war, so mußte ich bald feststellen, daß es schwierig ist, auf Modellbahnanlagen immer die Gegenwart darstellen zu wollen. Nachdem nämlich schon alle Signale gebaut waren, wurde 1959 das Signalbuch der DR geändert, was auch nachträglich Änderungen meiner Vorsignale zur Folge hatte. Um weitere solcher Aktionen zu vermeiden, entschloß ich mich, auf der Anlage das Jahr 1960 festzuhalten.

1



2



3



1 Bekohlungsanlage und Wasserkran (beides fernbedienbar) in der Lokeinsatzstelle Steinau. Hier sind Loks der Baureihe 58, 38 und 94 beheimatet. Dahinter das selbst gebaute Empfangsgebäude (EG) mit der funktionstüchtigen Bahnhofsuhr.

2 Rangierabteilungen in der Bahnhofsausfahrt Steinau. Das Stellwerk verfügt über eine komplette Inneneinrichtung, zu der u. a. auch die Hebelbank gehört.

3 Im Bahnhof Tannenburg wird ein Schotterzug aus dem nahegelegenen Steinbruch bereitgestellt. Diese Rangierarbeiten übernimmt die in Tannenburg stationierte 94er.

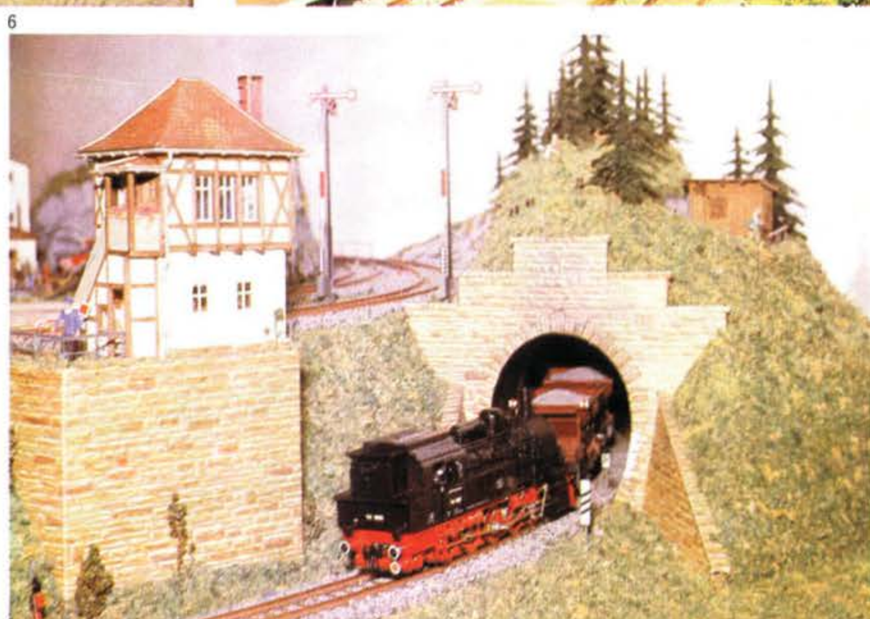
4



5



6



4 Vor dem Bahnhofsgebäude in Tannenburg warten einige Reisende auf den nächsten Personenzug. Als Vorbild für dieses Modellgebäude diente das EG von Hirschbach. Hierin ist ebenfalls eine komplette Innenrichtung im Maßstab 1:87 vorhanden.

5 Ein Nahgüterzug verläßt den Bahnhof Tannenburg in Richtung Steinau. Man beachte den vorbildgerechten Zugschluß!

6 An den Zugschlußsignalen der Lok des Schotterzuges ist deutlich erkennbar, daß es sich hierbei um eine Schiebelok handelt.

7 Ebenfalls gut gelungen ist dieses exakt nachgestaltete Sägewerk. Vor mehr als 20 Jahren gab es in solchen Betrieben noch viel schwere Handarbeit.

Fotos: Verfasser

7



Anlagenbau
Mit dem Bau wurde im Jahre 1957 begonnen, wobei die eigentlichen Arbeiten an der Anlage noch viele Jahre warten mußten. Um einen gewissen Vorlauf bzw. Vorrat an Modellen zu haben, entstanden zunächst erst alle Lampen, Signale, Schaltpulte sowie ein Teil der Wagen und Gebäudemodelle. Der Gleisplan wurde im Maßstab 1:1 aufgezeichnet, um danach nicht nur die aus 4 mm dickem Hartfasermaterial bestehenden Gleis- und Straßentrassen zuzuschneiden, sondern später auch alle Gleise und Weichen danach genau bauen zu können. Durch den Selbstbau der Gleise und Weichen konnten Gleisradien und Weichenwinkel individuell gestaltet werden. Die Schwellen bestehen aus 1 mm dickem Sperrholz, teilweise aber auch aus Pappe und wurden auf das aus 4 mm dickem Moosgummi bestehende Gleisbett, das der Geräuschdämpfung dient, aufgeklebt. Durch die flachen Schwellen kommt die Beschotterung sehr vorbildgetreu zur Geltung. Um die Masse der relativ großen Anlagenteile in Grenzen zu halten, entstand die Geländehaut mit Hilfe der leichten, sauberen und trotzdem sehr stabilen Zeitungspapiermethode. Die Felsen baute ich aus Packpapier. Zur Landschaftsgestaltung diente das praktische und wirkungsvolle Fasermaterial der Packung „Sehen und Gestalten". Die Birken und Pappeln bestehen aus den Blüten des Sauerampfers, die Kiefern aus verblühter Schafgarbe. Die anfangs ebenfalls aus Blütendolden hergestellten Tannen wurden vor einige Zeit dann doch noch durch handelsübliche Modelltannen ersetzt.
Während für die Wagenmodelle und Brückenkonstruktionen die Blechbauweise angewandt wurde, bestehen die z. T. nach Vorbildern, überwiegend aber nach eigenen Entwürfen gebauten Gebäudemodelle aus Sperrholz. Als Rauhputzflächen dient abgetönte, mit feinstem Sägemehl vermischte Alkydharz-Vorstreichfarbe.
Nach 25jähriger Bauzeit konnte der Anlagenbau im Herbst 1982 abgeschlossen werden. Kleinere Veränderungen wird es auch künftig noch geben, wozu u. a. beim genauen Betrachten des Gleisplans der Umbau des Einfahrbereichs im Bahnhof Steinau gehört.

Anlagenbeschreibung
Dargestellt wird auf dieser 5 m² großen Winkelanlage eine eingleisige Hauptstrecke (max 100 km/h, daher Vorsignale ohne Zusatzflügel). Wie bereits erwähnt, entsprechen Ortsbezeichnungen und Gleisführung keinem direkten Vorbild. Gleiches trifft für die Vorgebirgslandschaft zu. Zwei mehrgleisige Zwischenbahnhöfe, zwei Werkanschlußgleise – an einem ist eine selbsttätige Beladeanlage vorhanden – und eine viergleisige unterirdische Abstellstrecke (Schattenbahnhof) ermöglichen einen interessanten und relativ vorbildnahen Fahrbetrieb. Dazu trägt außerdem die im Empfangsgebäude von Steinau installierte Modellbahnuhr (umgebaute Armbanduhr) bei.
Allein auf dem rechten Anlagenteil kann nach Einbau einer Gleisverbindung (im Gleisplan gestrichelt gezeichnet) ein bescheidener Fahrbetrieb aufgenommen werden, der durch das einseitige Befahren der unterirdischen Abstellstrecke besonders für Trieb- und Wendezüge geeignet ist. Beide Anlagenteile, die auf angeschraubten Stahlrohrbeinen ruhen, lassen sich auch getrennt voneinander aufstellen und durch einen beliebig großen Anlagenteil oder einer beliebig langen Wandanlage relativ einfach verbinden.

Der Zeitabschnitt
Wie bereits erwähnt, zeigt diese Heimanlage das Eisenbahnwesen der DR um das Jahr 1960. Demgemäß wurde die architektonische und bahntechnische Gestaltung (Aufstellung und Art der Signale, Typenauswahl und Beschriftung der Fahrzeuge usw.) vorgenommen. Typisch für diese Zeit war auf vielen Strecken noch der reine Dampflokbetrieb, denn zu jener Zeit entstanden ja gerade erst im VEB Lokomotivbau Babelsberg die ersten Baumuster der Diesellokomotive V 180 (jetzt BR 118)!
Somit zeigt diese Modellbahnanlage bereits ein Stück „historische Vergangenheit", denn durch die Traktionsumstellung und den verstärkten Neubau von Schienenfahrzeugen und modernen Sicherungsanlagen, wurde in den 60er Jahren eine entscheidende Wende und Veränderung bei der DR eingeleitet.

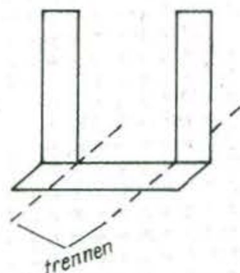
Besonderheiten
Als Besonderheit dieser Anlage gilt der sehr hohe Anteil von Selbstbaumodellen. Zu ihnen zählen neben sämtlichen Güterwagen, Reisezugwagen und Gebäuden auch alle Lampen, Signale, Weichen, Gleise sowie alle Relais, Signalantriebe, Weichenantriebe und sonstige Funktionsmodelle. Entgegen dem ursprünglichen Vorhaben, alles selbstzubauen, handelt es sich bei den Figuren, Straßenfahrzeugen und Triebfahrzeugen und vorläufig auch noch beim Schotterzug, um Industriemodelle, die aber entsprechend der dargestellten Epoche frisiert und umbeschriftet wurden. Die Figuren wurden fast alle selbst bemalt. Sämtliche Schienenfahrzeuge sind mit einer dem Vorbild ähnelnden selbst entwickelten Eigenbau-Kupplung versehen. Ferner verkehren alle Reisezüge vorbildähnlich als steifgekuppelte Stammeinheiten.
Die Bekohlungs- und Besandungsanlage sowie beide Stellwerke, beide Eisenbahnbrücken, das Empfangsgebäude Tannenburg, das Schotterwerk mit der Werkbahn und der größte Teil der Güter- und Personenwagen, aber auch ein Teil der Signale sind bei Internationalen Modellbahn-Wettbewerben mit ersten oder zweiten Preisen ausgezeichnet worden.
Als weitere Besonderheit gilt das zur akustischen Untermalung dienende, ebenfalls selbstgebaute und stationäre, elektronische Dampflokgeräusch-Gerät. Die Takte werden mit Fotowiderständen annähernd zur entsprechenden Fahrgeschwindigkeit gesteuert. Mit drei Lautsprechern ausgerüstet, schaltet das Gerät automatisch bei Einfahrten in verdeckte Gleisabschnitte, nach ebenfalls automatisch ertöntem Pfeifsignal, ab und bei Tunnelausfahrten wieder ein.

Technische Angaben
Ausgehend von einer geplanten Ein- und Zweimannbedienung ist diese Modellbahnanlage nur mit einer einfachen A-Schaltung ausgerüstet. Auf einen automatischen Fahrbetrieb wurde zugunsten einer interessanten Beschäftigung mit der Modelleisenbahn bewußt verzichtet. Lediglich die viergleisige unterirdische Abstellstrecke ist aus Gründen der Verkehrssicherheit teilautomatisiert und mit Selbstschalt- und Haltautomatik sowie Besetztanzeige versehen.
Die Signale sind zum anschließenden Weichen- und Signalbereich in Abhängigkeit geschaltet und schalten sich nach erfolgter Zugdurchfahrt automatisch auf „Halt". Für den Bau der etwa 38 m Gleise und der 29 Weichen (davon 5 Sonderweichen) wurden außer 94 m Schienenprofil ca. 7000 Schwellenklammern und ca. 5800 Sperrholz- oder Pappschwellen benötigt. Ungefähr 120 Glühlampen sind zur Beleuchtung der Anlage und Modelle vorhanden. Für die Verdrahtung der Fahr-, Licht- und Schaltanschlüsse wurden ca. 740 m Schaltdraht und für die Spulenwicklungen der Relais und Magnet-Schaltantriebe ca. 2400 m Kupferlackdraht verarbeitet.

Drei W 50-Lastzüge in H0

Um den vom Handel angebotenen Modellautopark zu erweitern, habe ich folgenden Umbau vorgenommen: Auch weniger geübte Bastler und Anfänger kommen mit etwas Sorgfalt und wenig Mühe zum Ziel. Zunächst werden zwei W 50-Pritschenwagen mit Plane, zwei W 50-Kofferfahrzeuge und drei Hänger E 5-2 benötigt. Ein Pritschenfahrzeug, ein Kofferfahrzeug und ein Hänger dienen dabei jeweils nur zur Komplettierung und werden zum direkten Umbau nicht benötigt. Es sollte beim Kauf der Fahrzeuge beachtet werden, daß sie untereinander gleichfarbige Aufbauten besitzen. Um eine farbliche Einheit der Untergestelle zu erreichen, kann das W 50-Fahrgestell jeweils mit schwarzer oder das Hängerfahrgestell mit roter Farbe nachbehandelt werden.

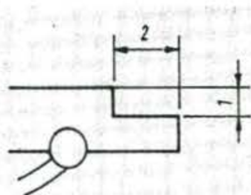
1



W 50-Pritschenlastzug mit Plane

Von einem W 50 wird vorsichtig die Pritsche abgetrennt. Sie ist nur eingerastet. Die Querverstrebungen auf der Unterseite der Pritsche werden mit einem scharfen Messer entfernt und die Fläche anschließend mit feinem Schmirgelpapier nachgearbeitet. Von einem Hänger E 5-2 wird ebenfalls die Pritsche abgetrennt. Hierbei löst sich gleichzeitig das Schutzblechteil, das an den in Abb. 1 angegebenen Stellen getrennt wird. Der Rahmen des Hängers muß um ca. 2 mm gekürzt werden. Am günstigsten werden gleich hinter dem Drehschemel mit einem Messer oder einer Rasierklinge entsprechende Stücke herausgetrennt. Nun wird das Hängerfahrgestell unter die Pritsche geklebt (nur Plastifix verwenden). Die beiden Schutzbleche sind anschließend so unter die Pritsche zu kleben, daß zwischen Schutzblech und Rad ca. 1 mm Abstand besteht. Nun kann der Hänger nach dem Austrocknen an den W 50 mit Pritsche und Plane gekuppelt werden (Abb. 2).

3



4



W 50-Kofferlastzug

Das Demontieren eines W 50 mit Kofferaufbau und eines weiteren Hängers erfolgt wie im vorhergehenden Abschnitt beschrieben. Hier ist es nicht nötig, das Fahrgestell des Hängers zu kürzen. Damit es sich aber in den Boden des Koffers einsetzen läßt, ist hinten ein Stück einzufeilen (Abb. 3). Das Gestell zum Tragen des Koffers auf dem W 50 wird nicht benötigt. Nachdem das Hängerfahrgestell unter den Koffer geklebt und auch die Schutzbleche, wie vorher beschrieben, befestigt wurden, kann der Hänger vom W 50-Kofferfahrzeug gezogen werden (Abb. 4).

W 50-Stahlpritschenlastzug

Nun haben wir zwei W 50 ohne hintere Aufbauten und zwei Pritschen des Hängers E 5-2 übrig. Sollen ein W 50 und eine Pritsche nicht noch zu anderen Umbauten, wie z. B. einer W 50-Zugmaschine, verwendet werden, so ist es möglich, zwei W 50 mit Stahlpritschenaufbau zu fertigen. Hierbei werden die Schutzblechteile des W 50 auf dessen Rahmen geklebt. Die beiden Abstützungen, auf denen die Stahlpritsche aufliegen muß, werden mit ca. 1 mm dicken Plaststreifen beklebt. Das ist nötig, damit die Stahlpritsche auf dem W 50-Fahrgestell richtig aufliegt und die Höhe des Hängers erreicht wird. Es können entsprechend zugeschnittene Plaststreifen verwendet werden, die aus den Hängerschutzblechteilen herausgetrennt wurden. Dieses Fahrzeug kann einen E 5-2-Hänger erhalten (Abb. 5).

Text, Zeichnungen und Fotos: Jörg Schulze, Brandenburg

2



5

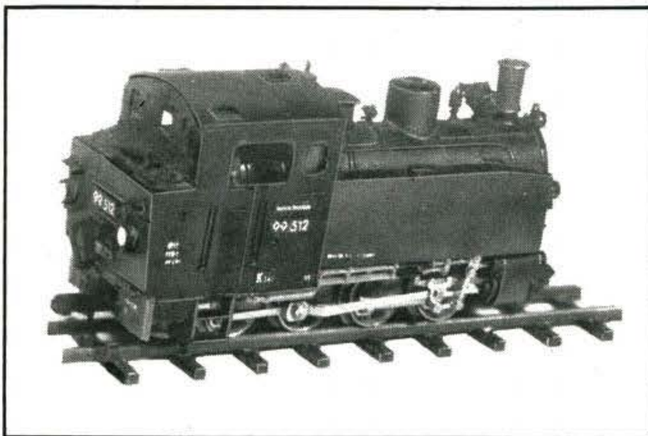


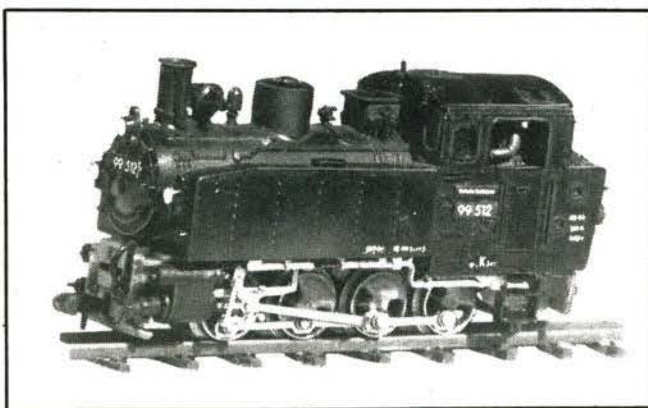
H0$_e$-Schmalspurlok ohne Vorbild

Von einem Bekannten erhielt ich das Gehäuse einer HERR-Schmalspurlok. Das dazugehörige Fahrgestell ließ sich aber nicht mehr aufbauen, zumal eine H0$_e$-Lok entstehen sollte, wofür ein noch vorhandenes Fahrwerk der BR 65^{10} (Nenngröße N) von PIKO verwendet wurde. Man brauchte also nicht einmal umspuren. Um das Gehäuse dem Rahmen anzupassen, mußte es gekürzt und der Kessel um rund 10mm in Richtung Führerhaus geschoben werden. Laufachse und Drehgestell fielen weg. Von vornherein war klar, daß diese Lok keinem Vorbild entspricht. Andererseits rechtfertigten aber der chronische Lokmangel auf der Schmalspurbahnanlage sowie etwas Zeitnot diesen Umbau. Im folgenden einige Hinweise, die bei einer solchen Frisur zu berücksichtigen sind: Zunächst wird die Mitnehmerfeder zwischen Motor und Schneckenwelle entfernt. Letztere erhält ein Zahnrad Z 14 oder 13. Eventuell muß seitlich etwas Plaste abgearbeitet werden. Die Motorwelle erhält ein Zahnrad Z8. Der Motor ist über die Schneckenwelle zu setzen. Dadurch rückt er wesentlich weiter nach vorn. Trotzdem muß man dessen hinteres Plastlager bis auf 1mm mit der Rasierklinge abschneiden sowie im Lokgehäuse die Tenderrückwand etwas ausfräsen oder ausschaben.

Der durch ein Spannband gesicherte Motor ruht auf einer Plasteauflage. Vor dem endgültigen Einbau ist die Metallplatte mit dem Langloch, die das hintere Drehgestell der C- u. D-Achse seitlich ausschwenken ließ, durch eine Platte mit einem Loch von 2,5mm Durchmesser auszutauschen. Aufgrund der fehlenden Rückstelleinrichtung des entfernten Nachläuferdrehgestells würde sonst unsere Lok nach der Kurvenfahrt nicht mehr parallel zur Gleisachse stehen. Da die Zylinder der N-65er doch etwas zu klein wirken, wurden sie gegen die HERR-Schmalspurlok ausgetauscht und die entsprechende Steuerung angepaßt. Sicher lassen sich auch umgebaute Zylinder der TT-BR81/92 verwenden. Wem dies zu aufwendig erscheint, der kann natürlich das Triebwerk, einschließlich der Radsätze im ursprünglichen Zustand, belassen. Ein „schmalspuriges" Aussehen erreicht man allerdings erst, wenn jede zweite Speiche entfernt, geglättet (mit einer Messingdrahtbürste), und größere Gegengewichte angebracht

werden. Hierfür bewährte sich der Klebstoff Epasol EP 11, der einfach zwischen die Speichen lief und nach dem Aushärten bearbeitet wurde. Man kann aber auch entsprechend gefeilte Plaststücke aufkleben.
Die vordere und hintere Pufferbohle stammt von der HERR-Lok. Den Abschluß zwischen Rauchkammer und Pufferbohle vorn kann man sich aus roten Plaststückchen herstellen. Durch das Ausarbeiten der Tenderinnenseite entstanden zwei Löcher in der „Tenderkohle" der Lok. Sie wurden mit dünnem Papier überklebt, Kaffeesatz als besser wirkende Steinkohleimitation darübergestreut und dunkel eingefärbt. Die Bleistücke sind zur Erhöhung der Zugkraft unbedingt erforderlich.
Der Motor wurde mit zwei passenden Figuren, die als Halbrelief auf dem Motor befestigt sind, getarnt.
Spätestens jetzt tauchte ein Problem auf: Wenn schon kein vorbildentsprechendes Lokmodell entstanden ist, sollte auf eine typische DR-Nummer nicht verzichtet werden.
Als Notbehelf wurde die Num-

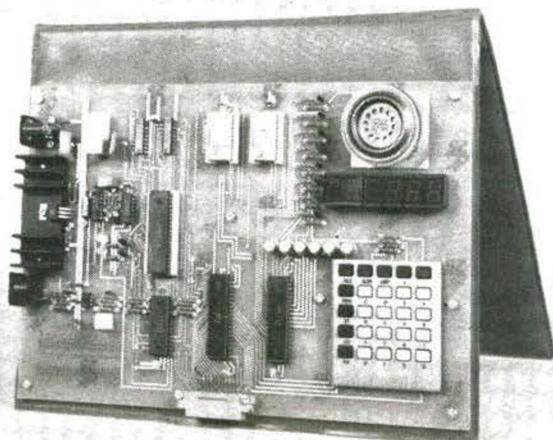




mer 99 512 herangezogen, da momentan keine anderen Schilder vorhanden waren, ebenso das widersinnige Gattungsschild. Um aber der sä. IV K, die diese Nummer trug, nicht nachträglich weh zu tun, wurde im Schmalspurbahn-Archiv nach einer ähnlichen Lok gesucht. Und mit etwas Phantasie und Einfühlungsvermögen konnte man in den 99 4643 bis 99 4645 der ehemaligen Kleinbahnen des Kreises Jeriockow I (KJI) eine ähnliche Maschine erkennen. Also wird unsere „KJI-IV K" diese Bezeichnung erhalten. Dazu erhält sie das richtige Gattungsschild K 44.6. Nun ist es jedem Modellbahnfreund selbst überlassen, ob er solch einen Lokumbau sinnvoll findet. Auf jeden Fall läßt sich so aus einigen Industrieteilen doch noch ein zugkräftiges Lokmodell herstellen. Schließlich gab es auch in der großen Blütezeit der Schmalspurbahnen viele Einzelgänger!
Text und Fotos:
Lothar Werner, Hartmannsdorf

Messenachlese

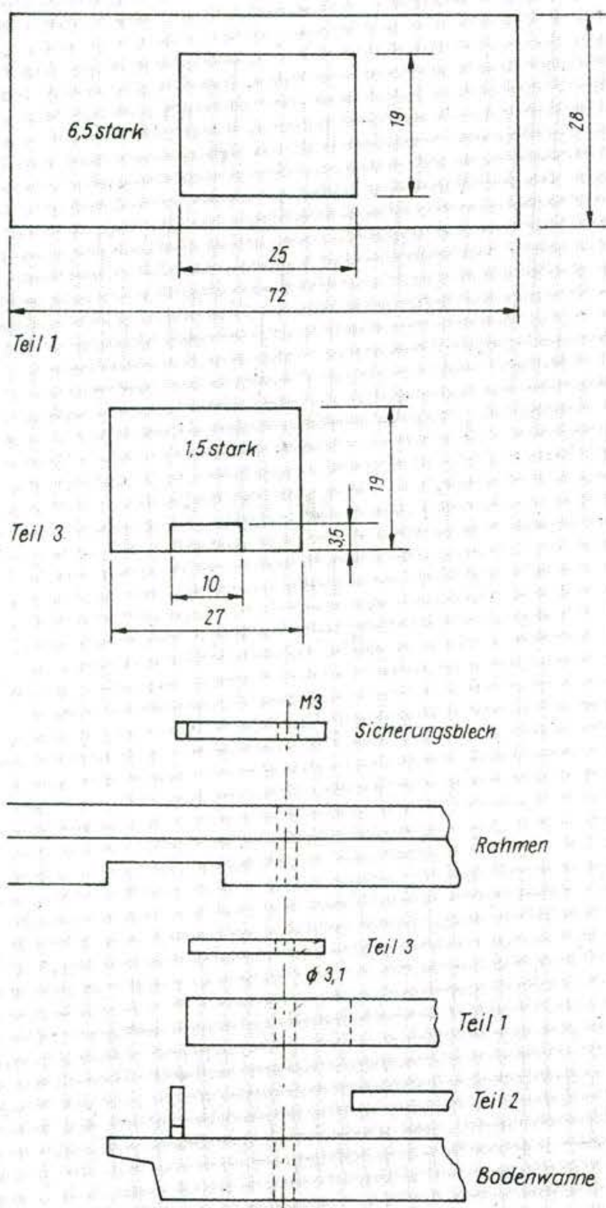
Am 30. März 1984 folgten einige Vertreter der Redaktionen verschiedener einschlägiger Fachzeitschriften der freundlichen Einladung des VEB Mikroelektronik „Karl Marx" Erfurt zu einem Pressegespräch. Kompetente Fachleute stellten den Vertretern der Fachpresse exklusiv den auf der Leipziger Frühjahrsmesse angebotenen Lerncomputer LC 80 vor.
Dabei handelt es sich um eine vereinfachte Version eines Mikrorechners auf der Basis des z. Z. international sehr verbreiteten Mikroprozessorsystems U 880. Er befindet sich auf einer Leiterplatte, die offen in einer Schreibmappe montiert ist. Das Foto zeigt die aufgeklappte Mappe mit der Rechnerplatine. Das Gerät soll vor allem die Jugend unserer Republik mit der Programmierung von Mikrorechnern in Maschinensprache vertraut machen. Neben dem Einsatz an Schulen, ist dieses Gerät auch für Arbeitsgemeinschaften interessant, da es neben seinem Hauptzweck, dem Erlernen der Maschinenprogrammierung, auch für die Steuerung kleinerer Prozesse eingesetzt werden kann. Dafür stehen 12 Ein- bzw. Ausgabeleistungen zur Verfügung, mit denen ca. 100 verschiedene Stell- und Sensorfunktionen beeinflußt werden können. Interessierte Modelleisenbahner können sich also nicht nur im Programmieren eines Mikrorechners, sondern auch im Steuern von Modellbahnen üben. Dafür stehen vier Steuerleitungen für Zeitprogramme zur Verfügung.
Zur externen Abspeicherung und zum Erhalt der erarbeiteten Programme können normale Kassettentonbandgeräte benutzt werden. Noch 1984 wird eine größere Stückzahl des LC 80 produziert.
Obering. Claus Dahl, Burg b. M.



Technische Daten:

CPU:	U 880 D (Z 80)
Systemtakt:	Frequenz 900 kHz
ROM:	2 × ROM 505 D (2 × kByte); bzw. 2 × EPROM U 2716 C (1 × 2 kByte, 1 Steckplatz frei)
RAM:	2 × U 214 D (1 kByte); erweiterungsfähig bis 4 kByte
Paralleles Interface:	2 × PIO U 855 D (32 I/O-Leitungen; 12 I/O-Leitungen zur freien Verwendung)
Zähler/Zeitgeber	1 × CTU U 857 D (4 Zähler/Zeitgeber); frei für Nutzer
Tastatur	25 Eingabentasten (16 Daten, 7 Funktionen, 1 Rücksetz- und 1 Interrupttaste)
Anzeige:	6 grünleuchtende 7-Segment-LED-Anzeigen
Stromversorgung:	9 ... 12 Volt Gleichspannung; ca. 500 mA
Arbeitstemperatur:	0° bis 50°C
Abmessungen:	200 mm × 300 mm

Verbesserungen an H0-Loks der BR 118



Nachdem bei verschiedenen H0-Modellen der BR 118 der Rahmen stets in der Rahmenmitte an der technologisch bedingten Spritznahtstelle gebrochen war, lag es nahe, in diesem Bereich eine höhere Festigkeit zu erreichen. Der Aufwand ist relativ gering und erfordert nur die für Modellbauer üblichen Werkzeuge und Materialien. Sollten jedoch mehrere Modelle entsprechend umgerüstet werden, ist die Anfertigung einer Gießform zweckmäßig.
Nach dem Zerlegen des Lokmodells in seine Baugruppen werden die Ballastbleche aus der Bodenwanne entfernt. Dafür wird aus Weichblei ein Massestück entsprechend den Maßen der Skizze angefertigt. Das Anreißen des Ausschnitts für den Motor kann man sich erleichtern, wenn das Massestück nach dem Bearbeiten der äußeren Konturen in Bodenwanne und Rahmen eingelegt wird und die inneren Kanten des Plasträhmchens zur Motorarretierung mit einer Reißnadel nachgezogen werden.
Mit den Maßen für den Ausschnitt und in einer Stärke von 2,5 mm wird ein zweites Massestück aus Blei angefertigt, das bei der Endmontage in den Motorausschnitt einzulegen ist. Aus 1,5 mm starkem Messingblech fertigt man nun nach den Skizzenmaßen zwei Platinen an, die im Modell den Zwischenraum zwischen Bleiballast und Rahmen ausfüllen. Dazu sind sie entsprechend der Abschrägung an der Unterseite des Rahmens anzupassen. Sind alle anzufertigenden Teile vorbereitet, werden Bodenwanne, Bleiballast, Platinen und Rahmen provisorisch montiert und mit den vorhandenen Sicherungsblechen arretiert.
Diese Baugruppe kann nun nach dem Ankörnen der Sicherungsbleche durchgehend vorgebohrt werden (Ø 2 mm). Nach dem Bohren und der Demontage erhalten die Sicherungsbleche M3-Gewinde. Bodenwanne, Bleiballast, Platinen und Rahmen erhalten Bohrungen mit Ø 3,1 mm, die Bodenwanne zusätzlich an der Unterseite noch zwei Senkungen. Abschließend werden zwei M3-Senkschrauben auf 13 mm Länge gekürzt.
Ist alles entgratet, kann mit der Endmontage begonnen werden, wobei die Rahmenbaugruppe wie schon beschrieben, montiert und verschraubt wird. Die Schrauben werden dann noch mit einem Farbtupfer auf dem Sicherungsblech fixiert.
Durch diese kleine Bastelei wird neben der angestrebten höheren Festigkeit auch die Fahrzeugmasse um rund 75 g erhöht. Sie kommt der Steigerung der Zugkraft des Triebfahrzeuges zugute. Abweichungen bei der Leistungsaufnahme des Modells konnten nicht festgestellt werden.

J. Sijatz, Glauchau

Holz anstatt der Plastimitationen

Im Modelleisenbahnfachhandel gibt es eine Reihe von Gebäudemodellen bzw. Modellbahnzubehör aus Plaste, die zum Teil recht vorbildgetreu aussehen. Leider werden bei den Modellen auch die Holzimitationen aus Plaste gefertigt. Letztere sind zwar sorgfältig gearbeitet, aber eben aus Plaste und weisen daher den typisch matten Glanz der Plaste auf. Dieser Umstand befriedigte mich nicht, so daß ich seit mehreren Jahren rohes Holz in Form von Leisten, Furnier oder Sperrholz verarbeitete. Auf der Grundlage einer selbst gefertigten Skizze des jeweiligen Bauteils werden die in Frage kommenden Holzteile auf Länge und Breite geschnitten. Diese Teile sind dann in einem Bad aus Holzbeize zu tränken. Flüssige Holzbeizen lassen sich mischen, so daß neben den handelsüblichen neue Farbtöne entstehen. Etwa zehn Minuten verbleiben die Teile im Beizbad. Unterschiedliche Tränkzeiten ergeben schon hierbei abwechslungsreiche farbliche Effekte. Nach rund 24 Stunden sind die Teile trocken und können weiter verarbeitet werden. Mit Laubsäge, scharfem Messer und feinem Sandpapier werden die Hölzer auf genaue Länge und Breite gebracht und mit Holzkaltleim oder 3D-Leim geklebt. Sind beim Schleifen helle Stellen entstanden, werden sie nach dem Trocknen der Klebestellen mit ein paar Pinselstrichen Holzbeize nachgedunkelt. Leimspuren lassen sich nicht beizen. Durch die so entstandene verschiedene Tönung wirkt das Modell natürlich und trägt auf jeder Anlage zu einem besseren Gesamteindruck bei. So entstand beispielsweise das Modell eines schienenungleichen Wegübergangs in Holzbauweise mit einer schlichten Holzbrücke in der geschilderten Weise aus 2 × 2-mm-Leisten und Sperrholzteilen. Ebenso wurden ein Empfangsgebäude mit Güterschuppen sowie das eines Lokschuppens in Fachwerkbauweise originalgetreu nachgebildet. Das Fachwerk ist hier ebenfalls aus 2 × 2-mm-Leisten gefertigt, die Fächer sind einzeln aus Plast-Mauerwerkimitation eingesetzt und dann farblich nachbehandelt worden. Dazu noch ein Tip: Zum Kleben von Holz und Plaste kann auch der Kontaktkleber „Saladur" verwendet werden. Die dazugehörige Gebrauchsanweisung ist allerdings exakt einzuhalten.

H.-J. Ewald, Berlin

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verk. **„Der Modelleisenbahner"**, Jahrg. 1958–1980, nur zus., für 160,– M. Zuschriften an:
A. Drosdowski, 8900 Görlitz
Biesnitzer Straße 86

Biete **„Schiene, Dampf und Kamera", Lexikon Modelleisenbahn.** Suche **Baureihe 01, Baur. 41, Lok-Archiv. L. Scheibe, 6603 Elsterberg**
Rödelstraße 2

Biete **BR 50 H0.** Suche **BR 23 H0** oder **E 70 TT, Modellauto Wartburg TT** zu kaufen.
Jürgen Kühn, 4600 Wittenberg
Dr.-Behring-Str. 104

Tausche **Schmalspurbahn-Archiv,** neuw., gegen **„Baureihe 44", in gutem Zust. Zuschriften an:**
E. Koch, 4301 Silberhütte
Kreisstraße 1

Suche
BR 52 (mit Wannentender) in H0 und **TT** sowie 4 m **Z-Gleismaterial** (Eigenbau) zu kaufen.

R. Thoms, 1058 Berlin,
Senefelder Straße 1

Tausche **Verbrennungstriebwagen BR 185 88** gegen **SKL Bauart Schöneweide** (Wertausgleich) und **Lok 106 256-1** gegen **Lok 106 862-2** mit hellgrauem Fahrwerk.

W. Schmidt
4415 Zörbig
Platz des Volkes 24

Suche ged. **Güterwagen,** Tonnendach, **TT.**
Biete **gleiches in H0.**

P. Schwarz
9200 Freiberg
Mühlteich 6

Suche dringend (auch leihweise) **Unterlagen und Fotos** über die Bau- und Betriebsgeschichte **der früheren Zittau-Reichenberger Eisenbahn.**

Vogt, 8920 Niesky,
Kirchgasse 2

Biete
„Reisen mit der Dampfbahn";
Suche
BR 01 od. **BR 44.** Nur Tausch.

B. Franke,
7421 Dobitschen

Verkaufe alte **Märklineisenbahn,** kompl. m. Zubehör, f. 800,– M.

Zuschriften an:
Kertzsch, 8900 Görlitz
Jakobstraße 13

Biete **TT, BR 107, E 42, LVT, 12 Güterw., 3 Rekowagen, 1 DKW.** Suche **H0 BR 50 (PIKO), nur Tausch.**

Zuschriften an:
Bialetzki, 4401 Bobbau
Siebenhausener Straße 8

Suche in **TT BR 110, BR 35, BR 254, BR 211, BR 242** und **rollendes Material** jeder Art. In Eigenbau gesucht: **BR 44, BR 41, BR 50, BR 52, BR 01** sowie **Drehscheibe mit Schuppen.**

Märker
1017 Berlin
Franz-Mehring-Platz 5a

Biete (nur Tausch) Eisenb.-Jahrb. 83, Die Rübelandb., Dampfl.Archiv 4 (2. Aufl), **Straßenbahn-Archiv 2.**
Suche **Jahrbuch 81 u. 82, BR 01, BR 44, Steilrampen ü. d. Th. Wald, Die Spreewaldbahn** u. ä. **ME 1/82** u. **alle Jg. vor 1980.**
Roland Parnitzke, 7500 Cottbus,
Zittauer Straße 15

Funktionstüchtige **Schlepptenderlok, Gleise, 3 Wagen Spur 0, Märklin** u. **Cie** vor 1929, für 300,– M zu verkaufen.
Zuschriften an:
T. Dreßler
5082 Erfurt
Andersen-Nexö-Straße 32

Suche
Maßskizze f. Triebwagen C v T bzw. 135 536 bis 39 bzw. 186 025 bis 28 und **Beiwagen** C v bzw. 140 508 bis 10, Herst. Wagg. Dessau

Müller
6090 Schmalkalden
Marienweg 14

Suche
H0-Straßenfahrzeugmodelle der ESPEWE-Serie.

Armin Hilgenfeld
2131 Dedeldw
PF 18

Biete **BR 242,** neuw., gegen **BR 110** oder **„Schiene, Dampf und Kamera"** (TT), **Baureihe 44.**

Dietz, 2520 Rostock
Dr.-N.-Stang-Straße 24

Biete **Windbergwagen, BR 50, BR 106 in H0, „Windbergbahn", „Li. u. re. d. kl. Bahnen", „Modellbahnelektronik", „Rügensche Kleinbahnen", Dampflok-Archiv 4, „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", „Reisen m. d. Dampfbahn".**
Suche **„Schiene, Dampf u. Kamera", Kursbuch bis 1953, BR 23, 84, 91 H0.**
Wuth, 5908 Treffurt
Straße des Friedens 44

Suche dringend folgende Hefte **„Der Modelleisenbahner"** zu kaufen: Jahrg. 1950 bis 1955, Jahrg. 1961 Heft 4, 6 bis 8, 10 bis 12, Jahrg. 1962 Heft 3, 5, 10, Jahrg. 1975 Heft 3 bis 12, Jahrg. 1 bis 12, **V 100** Nenngröße TT.

G. Wollstein, 8900 Görlitz
O.-Buchwitz-Straße 11

Biete **Reisezugwagen-Archiv, „Modellbahnbauten", Eisenb.-Lexikon, „Reisen m. d. Dampfb.", „Bodenläufer-Spielb.-Supermodell", „Lpz.-Dresd.-Eisenbahn-Camp.", „Windbergb.", „Modellbahnelektronik",** in **TT BR 35, BR 56** (alles neuw.), in **H0 BR 01, BR 50, BR 64, BR 66, E 46, V 200.**

Su. **„Die BR 01 b. 96"** v. Holzborn, **BR 01** (Altb.), **BR 23, BR 38, BR 39** (ex 22), (alles Eigenb.). **BR 44** (Eigenb.), **BR 80, BR 81, BR 84, BR 91, E 63.**

H. Sparwasser,
8401 Koselitz, Hauptstraße 12

Suche **Loks H0 der BR 23, 50, 81, 80, 84, 91.**
Biete auf Wunsch **„Reisen mit der Dampfbahn", „Baureihe 44", „So funktionierten die alten Modellbahnen", „transpress-Lexikon Modelleisenbahn", „Modellbahn-Handbuch", „Kleine Eisenbahn TT" u. a. Literatur.**

G. Horn, 5062 Erfurt
Lowetscher Straße 53

Tausche **H0 ES 499,** neuw., 67,– M, gegen **211 029-4, BR 106** o. **41,** Wertausgleich; **G.-Wagen** m. Bremserh. (K P.E.V.), 6,50 M; **H0-Rekowagen** (bl. elfenb.), 13,– M; **Dampflok-A.** Bd. 3 u. 4, 38,– M; **Motorjahrbuch 1983,** 15,– M
Suche **H0 Rekowagen, Mod.-Wagen, E-Zugwagen, D-Zugwagen** der DR, ČSD, PKP (grün) oder der MAV (nur neuw. od. sehr gut erhaltene Modelle.

M. Flade, 9230 Brand-Erbisdorf
W.-Pieck-Ring 27

Biete im Tausch **H0 BR 01.5,** 85,– M, **BR 41,** 116,– M, **BR 52 Kond.,** 82,– M.

Suche dafür **BR 106, offene Güterwagen, drei Kühlwagen, Interfrigo, einen Containerwagen, 2 Rekowagen, vier Bahnpostwagen,** einen kompletten **Modernisierungszug,** oder einzelne Wagen, alles nur vierachsig.

Suche **„Der Modelleisenbahner"** 1960 bis 1969, **Modellbahnanlagen 1/2.**

Zuschriften an:
C. Stoyan, 7812 Lauchhammer 3
Friedenseck 6

Mitteilungen des Generalsekretariats

Folgende Arbeitsgemeinschaften wurden gegründet, die sich unserem Verband angeschlossen haben:

1197 Berlin
Vors.: Rolf Große,
Groß-Berliner Damm 38

Deutsche Reichsbahn, Raw Berlin-Schöneweide
Vors.: Gerhard Ulbrich,
wohnhaft 1615 Zeuthen,
Westpromenade 7

7960 Luckau
Vors.: Hans-Joachim Exner,
Brauhausgasse 31

8142 Radeberg
Vors.: Dieter Dertz,
Freiligrathstraße 2

8402 Gröditz
Vors.: Gerd Apelt,
Mozartallee 2

8060 Dresden
Vors.: Mario Neumann,
R.-Leonhard-Str. 40

5020 Erfurt
Vors.: Reinhard Badstübner,
Leipziger Str. 53

6570 Zeulenroda
Vors.: Reiner Wiegand,
August-Bebel-Str. 5

6100 Meiningen
Vors.: Karl-Heinz Schumm,
Heinrich-Heine-Str. 7

2353 Putbus
Vors.: Olaf-Frank Maus,
Bahnhofstraße 9

4201 Kötzschau
Vors.: Alfred Koszielniak,
Dorfstraße 3

Bezirksvorstand Dresden
Die Technische Kommission des Bezirksvorstandes Dresden veranstaltet am Samstag, dem 20. Oktober 1984, im Kulturraum des oberen Bahnhofs Plauen einen Erfahrungsaustausch der Bastler und Modellbauer. Anmeldungen erbeten bis 30. September 1984 an: Werner Ilgner, 9340 Marienberg, Freiberger Straße 10 (Bitte nur Postkarten!)

Bezirksvorstand Dresden – DR – Verkehrsmuseum Dresden Jubiläum „100 Jahre Schmalspurbahn Radebeul – Radeburg"

1. *Große Fahrzeugausstellung* im Bahnhof Radebeul Ost vom 18. bis 26. August 1984, täglich 9–18 Uhr (Montag bis Freitag bereits ab 8.00 Uhr nur für Fotofreunde) – mit 01137, 02201, 03001, 031010, 19017, 38205, 50849, 58261, 583047, 98001, BR 119 und 250, E 7710, zahlreichen Schmalspur- und Feldbahnfahrzeugen. Täglich Vorführungsfahrten mit der Lok 896009. Samstag/Sonntag Zubringerverkehr mit historischen Straßenbahnen zwischen Dresden Hbf und Radebeul West. Begrenzte Parkmöglichkeiten im Nebenstraßennetz.
Gleichzeitig Modelleisenbahnausstellung 9–18 Uhr in der Turnhalle der Schiller-Oberschule (5 min vom Bahnhof Radebeul Ost) mit 12 Anlagen der Nenngrößen Z bis II_m.
Umfangreiches Imbiß- und Souvenirangebot.

2. *Jubiläums-Feierlichkeiten* am 15. und 16. September 1984 in Radeburg mit umfangreichem Rahmenprogramm; Ausstellungen, Souvenir- und Imbißangebot.
15. September: Fotosonderzug 8.42 Uhr ab Radebeul Ost nach Moritzburg; Festumzug 14 Uhr in Radeburg, Kfz-Veteranen-Rallye u. a.
16. September: Erweiterter Traditionsbetrieb, Bahnpostbeförderung, Kulturprogramme u. a.

3. *Traditionsbetrieb* Radebeul – Radeburg am 8. und 22. Juli 18.(x), 19., 22., 23., 25. und 26. August; 9. September(x) und 6. Oktober (s. KBS 308). Besondere Teilnahmebedingungen am 15. und 16.(x) September 1984 (x = Einsatz von 2 Traditionszügen). Tage der Eisenbahnfreunde am 18. August und 16. September.
Salonwageneinsatz in Regelzügen vom 19. August bis 13. September 1984. Zwischenverkauf vorbehalten. Bei Anfragen bitte Freiumschlag beifügen!
AG 3/58, 8122 Radebeul 1, Psf 56.

9374 Gelenau – AG 3/53
Vom 30. Juni bis 22. Juli 1984 im Bildungskabinett des VEB „Gelkida" (Bushaltestelle Markt) Modellbahnausstellung. Öffnungszeiten: 30. Juni: 14–19 Uhr; 1., 7., 8., 14., 15., 21. und 22. Juli: 10–19 Uhr; 9. bis 13. und 16. bis 20. Juli 1984: 15–19 Uhr.

2345 Göhren (Rügen) – AG 5/21
Die Arbeitsgemeinschaft 5/21 führt mit Fertigstellung der neuen AG-Räume jeweils wöchentlich dienstags von 18 bis 21 Uhr in der Zeit von Mai bis Oktober Modellbahn-Ausstellungstage in 2345 Göhren (Rügen), Strandpromenade, durch.
Zum Bezug der Dia-Serien wird mitgeteilt, daß die Auslieferung der ersten Serie im Mai abgeschlossen wurde. Restbestände noch vorrätig. Die Auslieferung der zweiten Serie „Ehemalige Rügensche Kleinbahnen" hat ebenfalls begonnen. Da wir nach Fertigstellung der Serie noch in den Besitz von zwei Dias mit der Lok 994603 kamen, erhöht sich der Preis auf 17,– M.
Für den ersten Teil der Auflage (Maiauslieferung – 400 Stck) erfolgt eine nachträgliche Übersendung der zwei Dias.
Für 1985 wird eine dritte Serie „Doppeltraktion auf Rügenschen Kleinbahnen" vorbereitet.
Sammelbestellungen von Arbeitsgemeinschaften werden aufgrund von Schwierigkeiten beim Postversand bevorzugt entgegengenommen.

7026 Leipzig – AG 6/52
Vom 18. Juli bis 17. August 1984 findet im Rathaus-Treff Wahren, 7026 Leipzig, Georg-Schumann-Straße 359, eine Ausstellung zum Thema „Motiv Eisenbahn auf Schmuckumschlägen und -karten, Sonderstempel auf postalischen Belegen sowie Medaillen und Münzen (Zeitraum 1960 bis jetzt)" statt. Öffnungszeiten: mittwochs und freitags von 14 bis 18 Uhr, samstags und sonntags von 9 bis 12 Uhr.

4200 Merseburg – AG 6/38
Anläßlich des 7. Gedenktreffens „Kleiner Trompeter" und des Brunnenfestes 1984 in Bad Dürrenberg verkehrt am 30. Juni und am 1. Juli 1984 zwischen Merseburg (Allende-Platz) und Bad Dürrenberg (Endstation) die Old-Timer-Straßenbahn, Tw 78, zu folgenden Zeiten:

Samstag, 30. Juni 1984:
Merseburg (Allende-Platz) ab / Bad Dürrenberg (Endstation) an:
13.00/13.37, 15.00/15.37, 17.00/17.37, 19.00/19.37
Bad Dürrenberg (Endstation) ab / Merseburg (Allende-Platz) an:
13.55/14.32, 15.55/16.32, 17.55/18.32, 19.55/20.32

Sonntag, 1. Juli 1984:
Merseburg (Allende-Platz) ab / Bad Dürrenberg (Endstation) an:
10.00/10.37, 12.00/12.37, 14.00/14.37, 16.00/16.37 18.00/18.37
Bad Dürrenberg (Endstation) ab / Merseburg (Allende-Platz) an:
10.55/11.32, 12.55/13.32, 14.55/15.32, 16.55/17.32 19.00/19.27
Die Old-Timer-Straßenbahn, Tw 78, hält zwischen Merseburg und Bad Dürrenberg sowie auf der Rückfahrt an allen Haltestellen.

Bezirksvorstand Magdeburg
Am 1. September 1984 findet eine Sonderzugfahrt von Magdeburg über Blumenberg nach Eilsleben statt. Zuglok vsl. 651049, 011512. Abfahrt/Ankunft in Magdeburg ca. 9.30/17.00 Uhr. Lokausstellung in Seehausen. Unkostenbeitrag: 12.00 M. Einzahlungen nur per Postanweisung bis zum 15. August 1984 an: Lutz Kleymann, 3023 Magdeburg, Richard-Dembny-Straße 19a.

Wichtige Hinweise

Bedingt durch die ständig steigende Mitgliederzahl nehmen die Wünsche für Veröffentlichungen unter „Wer hat – wer braucht" immer mehr zu. Da uns jedoch in jedem Heft unserer Zeitschrift nur ein begrenzter Raum für alle unsere Mitteilungen zur Verfügung steht, betragen die Wartezeiten bis zur Veröffentlichung z. Z. etwa ein halbes Jahr. Deshalb sind wir gezwungen, nur noch solche Tausch- und Verkaufsangebote zu veröffentlichen, bei denen nur durch den breiten Leserkreis der Zeitschrift Aussicht auf Nachfrage besteht. So können z. B. keine Modellbahnartikel oder Literaturerzeugnisse mehr angeboten werden, die erst seit einiger Zeit im Einzelhandel verkauft werden. Wir bitten alle Interessenten vorwiegend von den Möglichkeiten des Tausches oder Verkaufes innerhalb ihrer Arbeitsgemeinschaft oder im Rahmen unserer Tauschmärkte Gebrauch zu machen.
Nachstehend geben wir nochmals die Bedingungen zur Veröffentlichung von Anzeigen und der Zusendung der Angebote zu „Wer hat – wer braucht" bekannt:

1. Veröffentlichung von Anzeigen
Es können nur Anzeigen von Mitgliedern des DMV veröffentlicht werden. Die Mitgliedsnummer ist deshalb bei Veröffentlichungswünschen anzugeben.

Nichtmitglieder des DMV haben die Möglichkeit, Anzeigen bei der DEWAG-Werbung in Auftrag zu geben.
Um recht vielen Interessenten die Möglichkeit einer Veröffentlichung zu bieten, sind die Anzeigen so kurz wie möglich abzufassen. Selbstverständlich werden nur solche Anzeigen abgedruckt, deren Inhalt nicht im Widerspruch zu gesetzlichen Bestimmungen (z. B. Geschenkverordnung) steht. So können z. B. nur Erzeugnisse zum Tausch oder Verkauf angeboten werden, die in der DDR hergestellt oder im Einzelhandel der DDR verkauft wurden.

2. Zuschriften auf Anzeigen
Jede Zuschrift ist unbedingt mit der Chiffre-Nr. der Anzeige zu versehen, damit die Weiterleitung an den Aufgeber der Anzeige möglich ist. Daraus ergibt sich, daß auf jede Anzeige gesondert zu schreiben ist. Die Zuschriften auf Anzeigen sollten nach Möglichkeit auf einer Postkarte erfolgen, oder aber, bei Verwendung von Briefbogen, *die Anschrift des Absenders auf dem Briefbogen enthalten.*

3. Verfahrensweise
Die Anschriften der Anzeigenaufgeber werden den Interessenten nicht bekanntgegeben; die eingehenden Angebote bzw. Nachfragen werden an den Aufgeber weitergeleitet; einen Einfluß auf die Beantwortung der Zuschriften durch den Aufgeber der Anzeige kann von unserer Seite nicht erfolgen. Zuschriften, die nicht den Bedingungen der Punkte 1. und 2. entsprechen, werden nicht bearbeitet.
Wir bitten um Verständnis, daß es uns nicht möglich ist, in solchen Fällen nochmals rückzufragen oder den Absender zu verständigen.

Helmut Reinert,
Generalsekretär

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise in dieser Ausgabe beachten.

Wer hat – wer braucht?

6/1 Suche: „Schiene, Dampf und Kamera". Biete: „Dampflok-Archiv 3" (1. Auflage).

6/2 Biete: Pferdewagen (Kohle-, Leiter-, Post-, Gefängnis-, Kastenwagen); versch. Bahnsteigwg; Lkw u. Pkw; „Reisen mit der Dampfbahn", „Kleine Eisenbahn – ganz einfach, – ganz groß"; „modelleisenbahner" 1964, 1965, 1968; E 70 0.-Bügel; Postrelais. Suche: BR 84; BR 91; T 9^3; VT 135; Oberlichtspeisewg; MK 4; Modernisierungswg; 1. Kl; 1./2. Kl; 2. Kl.; 2. Kl. Büff.; Gepäckwg.

6/3 Biete: H0, BR 86, 75 (SNCF); 106. Suche: H0, BR 84, 89, 91, 03, 195.

6/4 Biete: Rollendes Material in $H0_e$. Suche: H0, BR 84; BR 89 (guter bis sehr guter Zustand); PIKO-Einschienenbahn.

6/5 Biete: H0, Dampf-, Diesel- u. Elloks; Personen- u. Güterwagen. In 0: T 3 mit Tender u. zwei preuß. Personenwg; Modellbahnliteratur. Suche: PIKO-i-Kupplungen; „Die Baureihe 44"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; BR 185 u. BR 106.

6/6 Biete: H0, BR 01^5, 66, E 44; „Dampflok-Archiv" 2,3; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Historische Bahnhofsbauten"; „Steilrampen über den Thüringer Wald".

6/7Biete im Tausch gegen rollendes Material $H0_m$: Trafo ME 002; Eisenbahn-Jahrbuch 1981; Umzeichnungsplan DRG 1925; Eisenbahnkalender 1980–1983; BR 55 in N.

6/8 Biete: Gepäckwagen (technomodell); Dreischienengleis. Suche: „Diesellok-Archiv"; „Breite Spur und weite Strecken", alles über das Sowjetische Eisenbahnwesen; über die Schweizerische Bundesbahn; über die Schmalspurstrecke Wolkenstein – Jöhstadt; Fahrzeuge in Nenngröße TT.

6/9 Biete: H0, BR 23; E 44; VT 135; VB 140; div. Lokgeh. (PIKO); Oldtimer-Straßenbahn m. Anh. (Mehanoth.) Suche: H0, BR 42, Wannentender: E 94 (Bausatz Rehse, Eigenbau o. Gehäuseteile auch def. o. unvollst.); BR 106 Gehäuse (auch unlakkiert); $H0_m$-Fahrzeuge.

6/10 Suche „Lexikon Modelleisenbahn"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; „Baureihe 44"; „Dampflok-Archiv 2"; „Steilrampen über den Thüringer Wald".

6/11 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1981. Suche: „Dampflok-Archiv 3". Nur Tausch!

6/12 Biete: große H0-Anlage (9,2 × 1,4/08 m) in vier Teile zerlegbar, nach amerikan. Vorbild. Foto siehe Modellbahnkalender 7/1983. Gleise Neusilber, verkupfert, Pilz. Viele Häuser u. Figuren; rollendes Material. Für Ausstellung bestens geeignet.
Suche: sächs. Fahrzeuge in H0.

6/13 Biete: „modelleisenbahner" 1, 2, 3, 5, 6, 7, 10/1983; 1, 4–7, 11, 12/1982; 1, 6, 8, 9, 11, 12/1981; 3, 6, 9/1980; 12/1977. „Eisenbahnpraxis" 1/1982; 5/1981. „Signal und Schiene" 1/1982. Doppelstockzug (grün/weiß), dreiteil. Suche: Netzanschlußgerät ME-004; Gehäuse für V 200, DB; Schnellzugwg, DR; Personenwg Bauart Bi 24.

6/14 Biete: Betriebsgeschichte der LVB; „Die Modelleisenbahn 2, 3"; Eisenbahn-Jahrbuch 1983; „modelleisenbahner" 1966; Modelleisenbahnkalender 1970, 1979, 1981–1984; EG Nenngr. 0; Nenngr. S: Gleismaterial u. Radsätze; Stellwerksdienst A–Z; Kataloge. Suche: „Die alten Dampflokomotiven – gestern und heute"; Dia/Negative Wolkenstein – Jöhstadt.

6/15 Biete in TT: Personenwagen Bi 30 der DR, Wagenkasten grün, Gepäckwagen Pwi 30, Wagenkasten grün, u. 2 Personenwagen Ci pr 05 m. braunem geschl. Wagenkasten. Suche in TT: Bi 30 mit rot/gelben Wagenkasten; Pwi 30 m. rotem Wagenkasten sowie zwei Personenwg Citr pr 05b m. grünem Bühnenwagenkasten.

6/16 Biete: TT, BR 194; Heine-Regler (unbenutzt). Suche: H0, E 42; E 44/244; E 11 (grün); Nur Tausch!

6/17 Biete: H0, BR 89 u. BR 106. Suche: „Dampflok-Archiv 2", „Rügensche Kleinbahnen"; Dampfloks, Eigenbau, in H0 u. N.

6/18 Biete: „Kleine Eisenbahn – ganz groß"; „Als die Züge fahren lernten". Suche: H0, BR 75 (sächs.); BR 84, 86, 89.

6/19 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1978, 1982; „Modellbahn-Praxis" 5/1968; „Das Signal" 33/1970, 19/1966, 25/1968; „Dampflok-Archiv 1 bis 4" (2. überarb. Auflage). Suche: $H0_e$ oder $H0_m$ -lok u. 2 Personenwagen. (Nur Tausch mit Wertausgleich!)

6/20 Biete: H0, BR 55; 81; 110 (rot u. blau); BR 118 (Vollsichtkanzel) rot; div. zweiachs. Personen- u. Güterwg; zweiachs. Personenwg in $H0_e$ (technomodell). „Auf der Schiene von Dessau nach Wörlitz"; „ČSD-Atlas 2"; „Reisen mit der Dampfbahn", „modelleisenbahner" 7/1960, 1 bis 7/1981, 9 bis 12/1981, 1 bis 3, 11/1982; div. Bildmappen über Eisenbahn und Straßenbahn; Poster Selketalbahn; Modellbahnkalender 1982; div. Kursbücher, Taschenfahrpläne u. NV-Fahrpläne.
Suche: TT, T 334; E 70; BR 50; BR 80; D-Zugwg alter Prod.; Jap. Triebwg „Hirazari"; alte TT-Kupplungen; rollendes Material Nenngr. S; LOWA-Straßenbahn-Zug v. Prefo. Literatur u. Bildmappen von NV-Betrieben; „Baureihe 44"; „Die BR 95 zwischen Sonneberg u. Probstzella"; „modelleisenbahner" 3/1960, 5/1961, 11, 12/1964, 1/1965, 8/1981; kompl. Jahrgänge 1952 bis 1958 u. Sonderhefte; Eisenbahnkalender 1984.

6/21 Biete: H0 BR 44, 57, 60, 95, 96 und T 3. (alles Eigenbau) Suche: Dampflokschilder (keine EDV)

6/22 Biete: H0 BR 89, 106. Suche: Dampflok-Archiv 2, Rügensche Kleinbahn, Dampfloks (Eigenbau) in H0 und N (BR 91 H0).

6/23 Biete: S 699 in N, die Baureihe 01, die Windbergbahn, Straßenbahn-Archiv 1 und 2. Suche: Steilrampen über den Thüringer Wald, Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella.

Rezensionen

Erich Preuß / Reiner Preuß: „Schmalspurbahnen in Sachsen. Ein Jahrhundert Eisenbahngeschichte", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1983, 192 Seiten. 320 Abb., 20 Tabellen, 38,– Mark

Als am 17. Oktober 1881 die Schmalspurbahn von Wilkau nach Kirchberg den Betrieb aufnahm, war dies der Beginn der Entstehung eines im damaligen Deutschland beispiellosen Eisenbahnsystems zur Ergänzung des bestehenden sächsischen Haupt- und Nebenbahnnetzes. Die Einigkeit von Landtag und Staatsregierung, dieses Schmalspurnetz von 750-mm-Bahnen (mit zwei Ausnahmen) ebenfalls als Staatsbahnen zu bauen und zu betreiben (wiederum mit einer Ausnahme), bildete die Grundlage für eine weitestgehend einheitliche Entwicklung des Oberbaues, des gesamten Fahrzeugparks, der Hochbauten usw.
In fesselnder Weise verstehen es die Autoren, interessante Fakten wie auch Kuriositäten aus der Geschichte und Technik der kleinen Bahnen zwischen Lommatzscher Pflege und Fichtelberg, Lausitz und Vogtland zu schildern, unterstützt durch zeitgenössische Berichte und viele, zum Teil prächtige farbige Fotos, deren Mehrzahl bereits „historisch" sind. Das Buch ist – und das ist erfreulich – nicht in die Beschreibung der einzelnen Strecken zergliedert, sondern stellt die sächsischen Schmalspurbahnen als das, was sie waren, nämlich als ein System dar, dem nur ganz knappe Streckendaten beigefügt sind. Breiter Raum hingegen steht der Fahrzeugentwicklung, insbesondere der Dampflokomotiven und der Rollfahrzeuge für Regelspurwagen zur Verfügung. Fotos, Tabellen und Skizzen im einheitlichen Maßstab 1:100 enthalten umfangreiche Informationen. Allerdings hätte man sich auch über die Dieseltriebfahrzeuge eine Tabelle mit technischen Daten gewünscht.
Und dennoch kann den Autoren bestätigt werden, daß ihnen mit ihrer Arbeit die Klärung und Erklärung vielfältiger Zusammenhänge sowie die Darstellung der Bedeutung der sächsischen Schmalspurbahnen von ihrer Entstehung an bis zum heutigen Zeitpunkt in bisher unerreichter Weise gelungen ist. Als sehr zu begrüßende Tatsache muß die Erläuterung der Namen von Erfindern im Eisenbahnwesen mit Geburts- und Todesjahr sowie Wirkungsstätte erwähnt werden. Zu bedauern bleibt nur, daß bei der Gestaltung auch dieses Bandes die der Ästhetik widersprechende Unsitte der Bildwiedergabe über den Bruch des Buches Eingang gefunden hat. Diese für Skizzen und Tabellen durchaus akzeptable Lösung sollte für Fotos grundsätzlich vermieden werden.
Lothar Nickel

Hermann Maey, Erhard Born: „Lokomotiven der alten deutschen Staats- und Privatbahnen", Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen vom Steiger Verlag Moers 1983, 420 Abb., 36,– Mark

Dieses Buch enthält eine interessante Auswahl von Bilddokumenten deutscher Lokomotiven, die von 1816 bis 1942 gebaut wurden.
Bemerkenswert und in der Tat einmalig ist das Zustandekommen dieses Werkes. Der damalige bulgarische Zar Borris III. war leidenschaftlicher Eisenbahnfreund. Und da er mit dem faschistischen Deutschland sympathisierte, dorthin enge Beziehungen pflegte und den zweiten Weltkrieg unterstützte, wollte man ihm ein besonderes Geschenk übergeben. Der Gründer des Lokomotivbildarchivs der DR, Hermann Maey, mußte deshalb vier Bildbände zusammenstellen, in dem 500 Fotos die Entwicklung der auf deutschen Bahnen eingesetzten Lokomotiven dokumentieren. Dabei unterstützte ihn sein früherer Mitarbeiter Erhard Born. Doch bevor Borris III. diese Sammlung übergeben werden konnte, starb er.
Nach dem zweiten Weltkrieg konnte Hermann Maey das Material wieder erwerben und übergab es dem Verkehrsmuseum Nürnberg. Nach mehr als 40 Jahren wurde es nun in Form eines Buches für einen breiten Kreis von Eisenbahnfreunden zugänglich. Von den ursprünglich 500 Fotos wurden nur 420 veröffentlicht, weil es überflüssig erschien, die bereits in zahlreicher Literatur behandelten Einheitsloks mit aufzunehmen. Je ein Register der Lokomotivfabriken und der betreffenden Staats- und Privatbahnen am Ende des Buches erleichtern das Aufsuchen der Bilder.
Alle Aufnahmen sind durchweg sehr interessant, doch ist auf der Seite 154 (Bild 275) ein Bild veröffentlicht worden, das dort nicht hingehört! Die hier abgebildete ehemalige 785-mm-spurige Hagans-Lok erhielt die auf dem Foto ersichtliche Nr. 994621 erst nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1950. Bei einer zweiten Auflage sollte dieses historisch falsch eingeordnete Foto unbedingt durch die richtige Bildvorlage ersetzt werden.
Wolf-Dietger Machel

Walter Menzel: „Die Brandenburgische Städtebahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984, 184 Seiten, 179 Abb. 26 Tab., 13,80 Mark

Zwischen Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg, Rathenow und Neustadt (Dosse) existiert noch heute eine durch wechselvolle Geschichte gekennzeichnete Eisenbahn. Diesem ehemaligen Privatbahnunternehmen in der früheren Provinz Mark Brandenburg ist das nunmehr 15. Buch der transpress-Reihe „Verkehrsgeschichte" gewidmet. Die Herausgabe dieses Bandes ist deshalb so besonders wertvoll, weil größere Abhandlungen über die einstigen regelspurigen Privatbahnen auf dem Territorium der DDR bisher kaum veröffentlicht wurden. Die Brandenburgische Städtebahn war keine Kleinbahn, sondern eine Nebenbahn, die 1904 eröffnet wurde und eine bedeutende Nord-Süd-Querverbindung westlich von Berlin darstellte. Breiten Raum wird in diesem Buch der geschichtlichen Entwicklung des Unternehmens, der Anlagen, dem Fahrzeugpark und dem Sicherungs- und Fernmeldewesen gewidmet. Auf allen Gebieten entwickelte sich diese Bahn zu einem modernen und zeitgemäßen Verkehrsmittel. Nach dem zweiten Weltkrieg von der Deutschen Reichsbahn übernommen, wuchs die Bedeutung als Durchgangsbahn weiter, wozu neue Verbindungskurven angelegt wurden. Bis auf den Streckenabschnitt Treuenbrietzen – Niemegk, der z. Z. nicht befahren wird, bewältigt die Bahn auch heute noch ein hohes Verkehrsaufkommen.
Was besonders auffällt, sind die hervorragenden Bilddokumente aus früheren Jahren, die vorwiegend das Museum der Stadt Brandenburg zur Verfügung stellte.
In mühevoller, sehr fleißiger Kleinarbeit – und das beweist das am Schluß des Buches veröffentlichte Quellenverzeichnis – trug der Autor in nahezu 15 Jahren so viele Fakten zusammen, daß dem Leser ein vollständiges Bild über die Entwicklung der jetzt 80jährigen Bahn vermittelt werden kann.
Peter Rudert, Berlin

Sollten die auf dieser Seite besprochenen Bücher nicht mehr im Buchhandel erhältlich sein, nutzen Sie bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

Vorschau

Im Heft 7/84 bringen wir u. a.:

75 Jahre Fährverkehr Saßnitz – Trelleborg (Beiträge über Vorbild und Modell);
Die Gasstraßenbahn in Dresden;
Feuer – Wasser – Kohle;
Das gute Beispiel.

Noch ist etwas Zeit

Im Heft 3/84 unserer Zeitschrift veröffentlichten wir den Aufruf zum XXXI. Internationalen Modellbahnwettbewerb, der übrigens in der DDR stattfinden wird. Es ist bereits eine gute Tradition, daß die Modelle von den Freunden unseres Landes zunächst am DDR-Vorausscheid teilnehmen. Gerade anläßlich des 35. Jahrestages der DDR sollte sich an diesem Wettbewerb jeder Modelleisenbahner, der Fahrzeuge baut oder verändert, teilnehmen.
Wie bereits im „me" 4/84 auf Seite 34 angekündigt, ist Anfang September 1984 der Einsendeschluß.

1 Die Selketalbahn gehört in diesen Wochen und Tagen bei allen Modelleisenbahnern zum wichtigsten Gesprächsstoff. Seit 2. Juni 1984 verkehren auf der Strecke Straßberg–Stiege wieder Reisezüge. Das $H0_m$-Modell der 99 6001 baute Michael Lückert aus Leipzig und war anläßlich des XXX. Internationalen Modellbahnwettbewerbs – wie alle anderen auf dieser Seite gezeigten Fahrzeuge – in Budapest zu sehen.

2 Hans-Dieter Thyssen baute dieses $H0_m$-Modell. Es erhielt allerdings wie auch die 99 6001 – keinen Preis.

3 Die Modellbahnfreunde Rändler und Groth aus der DDR bauten mit handelsüblichen Teilen diesen Rollwagen (H0-Lok 38 308).
Sie erhielten dafür einen 2. Preis in der Kategorie A 2.

4 Recht selten sind noch immer Eigenbauten in der Nenngröße TT. Diese 93er – sie entstand in der Werkstatt des DDR-Modellbauers Arnd Schwabe – gehörte zu den interessantesten Fahrzeugen im Maßstab 1:120. Der Erbauer erhielt dafür einen 3. Preis (Kategorie A 1).

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

1



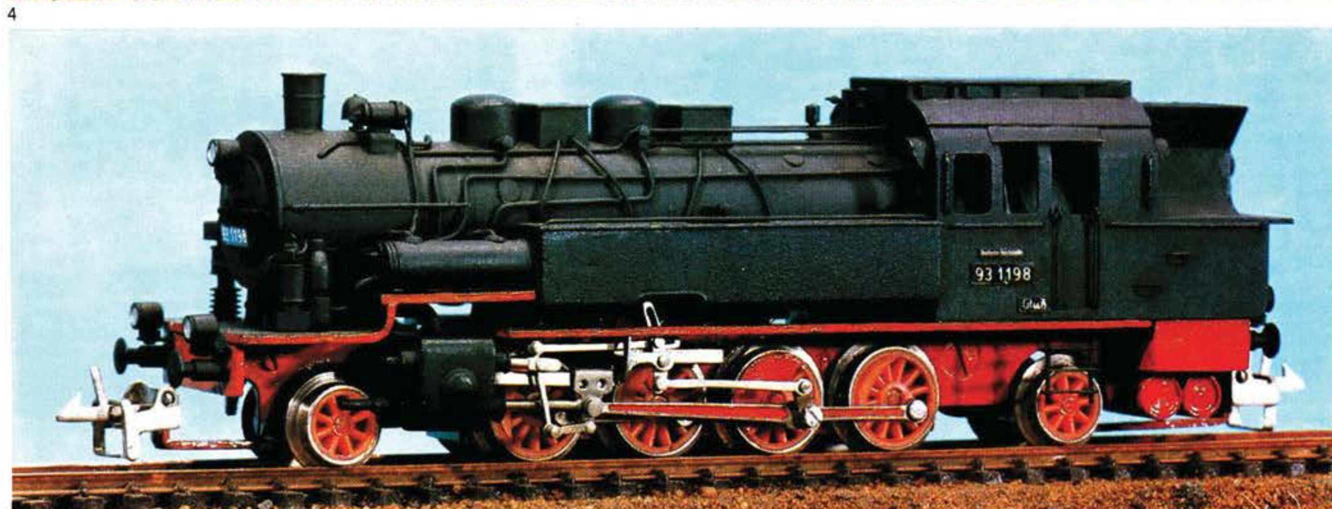
2



3



4



Ein interessantes Motiv der Gemeinschaftsanlage der AG 7/10 Hettstedt. Blick auf die Umladeanlage für Kohle aus Regelspur- in Schmalspurfahrzeuge.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

16330 6 140 389 059
ADLERIS
9090 2128 2317 ZINZ 11

